

A

VASUTI KÜLÖNBÖZETI VITELDIJAK.

A M. TUD. AKADÉMIA ÁLTAL DICSÉRETTTEL KITÜNTETETT
PÁLYAMUNKA.

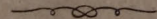
IRTA

MATLEKOVITS SÁNDOR

A M. TUD. AKADÉMIA LEV. TAGJA.

KIADJA

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA.



BUDAPEST,

A M. TUD. AKADÉMIA KÖNYVÁRUSI HIVATALA.

1875.

A

VASUTI KÜLÖNBÖZETI VITELDIJAK.

A M. TUD. AKADÉMIA ÁLTAL DICSÉRETTEL KITÜNTETETT
PÁLYAMUNKA.

IRTA

MATLEKOVITS SÁNDOR

A M. TUD. AKADÉMIA LEV. TAGJA.

KIADJA

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA.

BUDAPEST,

A M. TUD. AKADÉMIA KÖNYVÁRUSI HIVATALA.

1875.

219200



Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára 847 /1956.....SZ.

I.

A vasutaknak mint szállítóknak külön helyzete átalában, s különösen a viteldíjak kiszabásánál.

Ama rendkívüli gazdasági helyzet, mely korunkat jellemezi; az áruforgalom azon roppant terjedelme, melynek kifejezésére már a milliók kicsinyek; a nemzetközi munkaosztás azon fejlődése, mely által a különböző világrészek legtávolabb zugai a kölcsönös megrendelésekre támaszkodva termelnek — számos szintén fontos tényező mellett különösen a vasutak gyors fejlődésének köszönhetik létüket. A gőzerővel, vassíneken, sátni sebességgel haladó vonatok most a világ minden részében közlekednek; a vasutak hatalmas hálózata körülövezi az egész művelt világot; s mióta Stephenson találmánya iránt a kezdetben mutatkozott félelem szűnedezni kezdett, a vasutak oly közlekedési vállalatokká lettek, melyekre az áruforgalom majdnem kizárólag támaszkodik. Egy új gazdasági és társadalmi erővel állunk szemközt, melynek jótékony hatása mindenütt jelenkezik, amerre csak a gőz fehér párája elsuhan. Az ugaron hagyott szántóföldek mivel térségekké válnak, az elhagyott pusztákon nyájas helységek létesülnek, az egész hónapokon át előbb tétlen népesség nagy tevékenységű iparos lakossággá képződik, a szegény falucsák forgalmi jelentőségű városokká alakulnak, a népesség a vonalak hosszában szaporodik, — szóval mindenütt élet, mindenütt élénkség és forgalom támad.

A vasuti vállalatok, mint közlekedési eszközök, a közgazdaság általános törvényei szerint működnek; minél élénkebb s gyorsabb a forgalom, annál kellemesebb és könnyebb

a gazdaság eredményeit ott és akkor értékesíteni, hol és mikor az értékesítés legcélszerűbb, és ezen értékesítés viszont mindinkább nagyobb és gyorsabb forgalomra ad okot. De ha így a vasutak hatásuk és természetükre nézve a közgazdaság általános törvényei alatt állanak is, nem lehet tagadni, hogy szerepükben gyakran az általános szabály alól eltérnek és kivételes helyzetet tanusítanak, melyben sokszor úgy tűnnek föl, mintha egész lényük és szereplésük határozottan kivételes természetű volna, s mintha reájuk a közgazdaságtan általános szabályai alkalmazhatók nem lennének.

Már a vasut keletkezése is kivételes helyzetet igényel. A vasut pályája ugyanis hosszú az egész országon, vagy legalább bizonyos tájékon, meghatározott lejtőség és irány szerint elterülő földrészt követel; igaz, e tekintetben hasonlít, ha nem is egészen, de legalább bizonyos fokig az úgynevezett országutakhoz, csak hogy az országutak rendesen emlékezetet haladó idő előtt létesültek s a jelenlegi társadalmi és gazdasági állapotban legfeljebb kijavításuk, vagy tágításuk, vagy rendszer szerinti átépítésök szükségesek s így terület szerzésről e czélból ritkán lehet szó.

A vasutak keletkeztekor épen a vasutvonal fekvősége, s annak mikénti megszerzése számos akadályokra ad alkalmat. A tulajdonosok nem, vagy csak roppant ár mellett kívánják tulajdonaikat a vállalatnak átengedni, s ha kivételes intézkedések nem honosíttatnának meg, a vasutak csak a legnagyobb vagyompazarlás mellett, sőt gyakran épen nem is keletkezhetnének a tervezett irányban. Mindenütt tehát a kisajátítás intézménye vált szükségessé, mely által a tulajdonos kényszerítettetik, hogy birtokáról egy nem érdekelt bíróság által megállapított ár megtérítése mellett a vállalkozás javára lemondjon. Csak csekély jelentőségű, többnyire vicinális vasutak szoktak még ily kisajátítási eljárás nélkül keletkezni, mert ezeknél a határos földbirtokosok rendszerint a vasut építése által remélt előnyök fejében földbirtokaiknak illető részleteit ingyen vagy igen olesó áron szolgáltatják. —

A vasutaknak egy további különös sajáttsága az, hogy csak nagy töke befektetése mellett létesülhetnek, mivel részint az utnak szolgáló földbirtok megszerzése, részint a pálya ké-

szítése, az ut egyengetése, föltöltése, átvágása, a határos terület-től való elhatárolása, áthidalások készítése, alagok, hidak stb. a kezeléshez megkívántató építkezések, az üzlethez szükséges készülékek, vasuti kocsik, mozdonyok stb., végre maga az üzlet-nél szükséges személyzet alkalmazása, oly kiadásokba kerül-nek, melyeket aránylag más vállalatoknál nem igen találunk.

A vasutaknak ezen természete azon kivételes állapotra vezet, hogy csakis a nagy tőke fordulhat e vállalatokhoz, s ennél fogva részint az állam maga lép föl és pedig sikeresen, mint vasuti vállalkozó, mi által ismét a közgazdaság általá-nos törvényei némileg kivételt szenvednek, vagy pedig kü-lön társulati alakok, a részvényvállalatok kezdenek előtérbe lépni, külön előnyeik- és jogosítványaikkal, de ezen részvény-vállalatok is legtöbb esetben saját erejükben nem bízva, ismét azon kivételes elvet hozták érvényre, hogy az állam különféle alakban, melyek közt különösen a kamatbiztosítás jutott elő-térbe, segélyezést nyújt a vasuti vállalatoknak.

Ha a vasutak tényleg forgalomban vannak, az üzlet oly sok féle különszerűségekkel jár, hogy lépten nyomon kivételes állapotokkal találkozunk, így hogy egyebet ne említsünk, uta-lunk azon körülményre, mely szerint a vaspálya feljogosíttatik, hogy őrei által a vonat érkezésekor a közönséges országutat reszseivel elzárolhassa, s így az egyéni szabadságot lehető legna-gyobb mérvben korlátozza. Ehhez hasonló számos eset van, s a vasuti élet majdnem minden pillanatában találunk kivételes helyzeteket, melyek épen a vasutak különszerű állása folytán keletkeztek.

De mindezen különszerűségek mintegy testesülést nyer-nek azon szokásossá vált kifejezésben, mely szerint a vasutak monopolszerű helyzetet foglalnak el. Monopolszerű hatalom-mal birnak lehet mondani tevékenységük minden ágában. A monopolnak jellege abban fekszik, hogy a monopolszerű vál-lalat szolgálatait oly föltételek mellett nyújtja, a milyenek alatt ez neki tetszik és hasonló vállalatok versenye által korláto-zást nem szenved.

A vasutaknak ezen monopolszerű helyzete számos kö-rülmény találkozása folytán jut érvényre; a viszonyok, me-lyek között működnek, nyújtja nekik a monopoliumot. Michael-

lis Otto egyik értekezésében a vasutaknak monopolszerű helyzetének okait vizsgálva azt következő okokból származtatja: — a vasutak a szárazföldi közlekedési eszközök közt a leg-tökéletesebbek, s ép ennél fogva velük a többi szárazföldi közlekedési eszközök nem versenyezhetnek. A gyorsaság, mely-lyel a vasut a szállitmányokat rendeltetésük helyéhez juttatja; azon nagy tömegek, melyeket a legnagyobb könnyűséggel, s az emberi tevékenységnek csak igen csekély mértékben való igénybevétele által szállit, s mindezeknél fogva az aránylagos olcsó díjak, melyeket a szállítástól követel, — a vasutaknak, már magában véve, oly előnyöket adnak, melyekkel sikeresen, vagy hosszabb időre más szárazföldi közlekedési eszköz ki nem állhatja a versenyt.

A vasutaknak monopolszerű helyzetének főokát továbbá abban találhatni, hogy az egyes vasutak kizárólagos tulajdonosai azon utaknak, melyeken a vasuti sinek haladnak; míg országutakon kocsik kocsik mellett haladhatnak, s különböző vállalkozók használhatják az utakat, addig a vasuton csak maga a vasuti vállalat járathat járműveket, s így a verseny saját vonalán teljesen kizáratik. A verseny, mely a vasutak monopolszerű helyzetét megtörhetné, csak külön épült egymás mellett haladó pályák által volna lehetséges, de ez legtöbb esetben a roppant költségeknél fogva, melyeket a vasuti építkezés igénybevesz, a jelen pénzviszonyok közt még nem lehetséges, s így a monopolszerű üzlet a vaspályák kiváló jellege maradand egy időre még ezen túl is.

A monopolszerű helyzet legkirivóbb alakban jelenkezik ott, hol a közönség a vasutak szolgáltatásaiért ellenszolgáltatást nyújt, tehát a viteldíjakkal.

Nem mintha a viteldíjak nagyok volnának általában; mert hiszen épen a vasutak meghonosulásának első napjaiban a közlekedési eszközöknek előnyös volta leginkább abban nyilvánult, s a tömegre leginkább az által hatott, hogy a szállítás díja sokkal csekélyebb volt, mint az előbbi közlekedési eszközöknél. Hiszen az első gőzmozdonyu pályán Liverpooltól Manchesterig egy személy csak 5 shillinget fizetett, holott kocsin 10 shilling volt a viteldíj.

A vasutak köztapasztalás szerint nagyban és egészben

dijaikat folytonosan leszállítják. Így például Schüller számításai szerint (Die Tarife in ihren Beziehungen zum Concessionswesen der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn), az évi átlag díjak mázsa mértföldenkint és krajczárookban a különböző pályákon voltak:

	Északi p.	Állam p.	Nyugoti p.	Déli p.
1864. évben	1.89	1.50	1.37	1.63
1865. >	1.72	1.38	1.32	1.52
1866. >	1.68	1.34	1.31	1.45
1867. >	1.67	1.31	1.31	1.31
1868. >	1.55	1.26	1.18	1.16.

Nem is tekintve az előbbi díjakhoz való viszonyt. Ugyanily csökkenés mutatkozik a franciaországi pályáknál; itt mázsa mértföldenkint

	1865. évben	1868. évben
az északi pályán	1.05	0.88
a keleti pályán	1.16	0.85
a nyugati pályán	1.15	0.92
az Orleans-pályán	1.04	0.92
a Páris-Lyon középtengeri p.	0.96	0.86

ezüst krajczár volt a viteldíj. De épen e körülmény, hogy a díjak igen olcsók, s ennél fogva a forgalom rendkívüli lendületet nyert, és oly vidékek is szerepelni kezdtek a kereskedelmi életben, melyek előbb a közlekedési eszközök más természeténél fogva nem is remélhették, hogy valaha versenyezhetnek távol piaczkokon, a termelőket s üzletgyéneket számítókká tevék. Gondolkodni kezdtek a viteldíj magasságáról és arról, vajon nem lehetne-e az egyelőre, vagy legalább egyideig csodálatosan olcsóknak tetsző díjakat még lejjebb szállítani? A versenyzésben a legtávolabb eső helyek is részt akartak venni a távoli piacon; előbb legfőljebb a helyi és a legközelebbi szomszédság szükségletére termeltek; most a vasutak hálózatának terjedésével a távolabbi piaczkokat keresték föl; de itt sem elégednek még meg, tovább, tovább sietnek mindaddig, míg e versenynek a távolsággal növekvő szállítási díjak határt szabnak; és most legtöbben nem a természetszerű viszonyokban különösen a fekvésben látják a verseny akadályát, hanem igenis a vasutak állásában, jelesül

ezeknek monopolszerű helyzetében s az azok által szabott túlmagas árakban.

Hogy pedig az ebbeli támadások indokoltak, utalnak a vasutaknak rendszerint magas jövedelmeire, utalnak azon osztalékokra, melyeket a vasutak mint magánvállalkozók rendszerint nyújtanak. Vagy ha néhol a vasutak jövedelmező vállalatokúl nem jelenkeznek, hivatkoznak azon előnyökre, melyeket az állam e vasutaknak nyújt, s ez előnyökből következtetve, a vasutakat oly közczélú vállalatoknak mondják, melyeknek rendeltetése a közlekedést és a forgalmat előmozdítani még akkor is, ha időnkint egyes vonaloknál nagy nyeresmények nem mutatkoznának is. Egyébiránt az általános nézet szerint ép a csekélyebb díjak meghonosítása folytán a forgalom lassankint annyira élénkülne, hogy végre a csekélyebb díjak mellett is a pályák jövedelme mindinkább fokozódnék; mire ha példa kell: idézik a Rowland Hill által sikerrel keresztül vitt pennyrendszert a póstánál, melyet jelenleg már legtöbb európai államban meghonosítottak, pedig kezdetben színtén nagyon kétkedőleg fogadta a világ ezen elvnek sikeres alkalmazását, illetőleg a nagyobb jövedelemnek elérhetését kisebb viteldíjak mellett.

A panaszok a vasuti viteldíjak ellen a most említett uton természetesen annál hangosabbakká lettek, minél tovább terjedt a vasuti hálózat. Ezért hogy a törvényhozás a közönség kívánalmait legalább némileg figyelemben részesítse, és a vasutaknak annyira féltett monopoliumát legalább bizonyos fokig korlátozza, legtöbb államban a viteldíjakra nézve bizonyos szabályok állíttattak föl, úgy hogy legalább nem egészen a vasutak önkényétől függőknek tünjenek föl a viteldíjak. Némely államban — s ez többnyire szokásos — a vasutak engedélyokmányaiiban maximáltételek álla píttattak meg, azaz kijelöltettek azon díjak, melyeken felül a vasutak semmi esetre magasabbat nem alkalmazhatnak, de azokon belül tetszésük szerint tehetnek változásokat; ezen eljárásnál rendszerint bizonyos nagyobb jelentőségű, de nem eléggé forgalomképes tárgyak, milyenek a gabna, a kőszén, kövek s más effélék olcsóbb viteldíjban részeltetnek. — Más államokban a vasutak csakis a kormány engedélyével változtathatják meg viteldijaikat s

így tehát szabad tevékenységükben nagyon is korlátoztatnak, maga a közönség pedig a vasutak monopolszerű állása ellen annyiban biztosítottnak érezheti magát, hogy a kormány felügyelete mellett nem kell tartania egyes visszaélésektől s túl magas díjaztatástól.

A gyakorlat mindazáltal megmutatta, hogy az ily állami vagy kormányi beavatkozások sem szüntetik meg a soha meg nem elégedő s mindig mérséklést követelő közönség panaszait. Ismét új és új javaslatok merültek fel, melyek a monopolum megszüntetését, illetőleg hatásának enyhítését legalább valószínűségben feltüntették, s e kérdés a legutóbbi évtizedben egész mozgalmat idézett elő, melyből leginkább két irány magasul ki. Az egyik a magán vállalkozást teljesen ki akarja küszöbölni a vasuti üzlet köréből s épugy mint a póstánál s a távírdánál tisztán állami kezelést kíván, azon szempontból indulván ki, hogy az állam a vasutaknál már azért is inkább érvényesítheti a közkiváncalom igényeit, mert nem kell úgy mint a magán vállalkozóknak nyereségre igyekeznie. A másik irány nem megy ily messzire, s megelégednék oly reformmal, mely által a vasuti kezelésben a vasut maga, vagyis a pálya, valamint a vonerő szolgáltatása, tehát a mozdonyok kiállítása, és a vonatok mily rendben való elindítása a vasutak kezeiben maradna, — de másrészt a kocsik szolgáltatása, és az árúknak, esetleg a személyeknek szállításra való átvállalása elválasztatnék egészen a vasuti vállalkozás teréről, és külön vállalkozóknak adatnék át, úgy hogy ezek gondoskodnának a teherszállításról, s ezek — tehát nem a vasut — érintkeznének a közönséggel. Ily berendezés mellett elvételnek a vasutak kezéből legalább azon monopolum, hogy egyes árúk és küldemények viteldiját tetszésük szerint szabják meg.

Korántsem akarunk e kérdések vitatásába bocsátkozni, miután ha igazolt vagy czélszerű voltuk el is ismertetnék, kivitelük sokkal hosszabb időt és sokkal nagyobb tőkét igényelne, mint sem hogy tőlük a jelen korban, vagy legalább a jelen tízedben a folytonos panaszoknak végmegoldását lehetne várni.

E helyett inkább meg akarjuk vizsgálni, mi tulajdonkép a viteldij gazdasági alapja, mikép alakultak e díjak tényleg s mely díjak azok, melyek ellen legtöbb panasz merült föl.

II.

A vasuti viteldijak alapja és tényleges képződése.

A viteldij nem egyéb, mint a vasuti vállalat részéről tett szállítási szolgáltatnak díja vagyis ára. A vasut elszállítja a küldeményt oda, hová a feladó kívánja, s ezen szolgáltatásért ellenszolgáltatást kíván, mely a viteldijban nyer kifejezést. A viteldij tehát más szóval a vitelnek ára, s így a viteldij ugyanazon gazdasági törvények alá esik, melyek az ár képződésénél működnek.

Az ár tudvalevőleg számos körülménytől függ, melyeket leginkább a kereslet s a kínálat különböző árnyalataiba lehet egyesíteni; de egy fő alapja van az árnak, mely nélkül egésszéges gazdaság tartósan szolgáltatást nem teljesíthet, s ez az, hogy az árban legalább is megtéríttessenek mindazon kiadások, melyek a szolgáltatáshoz vagy a tárgy létesítéséhez szükségesek voltak, vagyis hogy az árban legalább megtéríttessenek az előállítási vagy termelési költségek. Ha az ár még ezen költségeket sem téríti meg, az illető gazdasági vállalat veszteséget szenved, veszteség mellett pedig hosszabb ideig józan ész mellett gazdasági vállalatot folytatni nem lehet. Az előállítási költségek tehát azon súlypont, mely felé minden árnak, bármily természetű legyen is az, a gazdálkodás benső lényegénél fogva gravitálnia kell.

Az árnak az előállítási költségek megtérítése után még megmaradó része képezi a nyereséget, mely a körülményekhez képest kisebb nagyobb lehet; de oly vállalatoknál, melyek a szabad verseny behatása mellett üzhetők, rendszerint igen magas nem szokott lenni, mert mihelyt bizonyos fokot elér, az ezen nyereség által ösztönzött vállalkozási szellem új vállalatok létesítéséhez fog, s az így létesült újabb vállalatok által a kínálás nagyobbodik s ennek következtében az ár ismét a termelési költségek felé szoríttatik. Oly vállalatok, melyeknél a verseny bármi oknál fogva szabadon ki nem fejlődhetik, a vállalat által létesített tárgyak vagy szolgáltatátelek ára

önkényszerűen szabható ki, de az ár minimuma itt is az előállítási költségek összege leendő s e minimumra nézve itt is az általános törvény alkalmazandó.

Ha tehát a viteldijak nagyságának elméleti alapját keressük, azt kell mondanunk: a viteldijak összege által elért jövedelemnek legalább olyannak kell lennie, hogy általa a vasutaknak a szállítás lehetősége céljából tett költségei megtéríthessenek, s azon felül még az országban szokásos vállalkozási nyereség átlaga nyújtassék; vagy ha másképp s rövidebben akarjuk kifejezni a szabályt: — a viteldij a szállítás önköltségeit megtéríteni s nyereséget nyújtani van hivatva.

Elméletileg épúgy mint gyakorlatilag az u. n. önköltségek fogalmát bajosan lehet megállapítani. A vasuti szállítás költségeiben különösen három főtenyezőt lehet megkülönböztetni: az általános befektetési tőkét, — az általános igazgatási költségeket, és az egyes esetekben előforduló üzleti költségeket.

A vasutaknál az összes költségeknek igen jelentékeny részét teszik a befektetési tőke kamatai, melyeket az évi jövedelemből mindenesetre ki kell nyerni, különben a vállalat gazdaságilag előnyösen nem kezeltetnék. A vasutaknál a földterület megszerzése, az alapépitmények, a fölépitmény s végül a különböző rendeltetésű épületek tudvalevőleg roppant tőkét vesznek igénybe; a vasutak építési költségei rendszeren 800,000 ftot tesznek ki mértföldenkint, pedig itt még költséges építkezésekről, hidakról, alagokról szó sincs, és ép ez utóbbiak teszik roppant költségesekké a vonalokat.

A közlekedési ministerium hivatalos kimutatásai szerint a magyar korona területein a vasutak építési és beruházási költségei mértföldenkint következő összegeket vettek igénybe:

a magyar államvasut hatvan-miskolczi és	
zákány-zágrábi vonalai	339,500 ftot
a tiszavidéki vasut	556,620 »
a magyar államvasutak pest-salgó-tarján	558,860 »
a déli vasut	695,622 »

az alföld-fiumei vasut	731,322 ftot
az észak-keleti vasut	732,000 »
a pécs-barcsi vasut	768,133 »
az osztrák államvasut	813,546 »
a keleti pálya nagyvárad-kolozsvári része .	852,017 »
a mohács-pécsi vasut	859,192 »
az első erdélyi vasut	915,990 »
a kassa-oderbergi vasut	1.209,000 »

Az államvasutak és a kamatbiztosítást igénybe vevő vasutak befektetett építési tőkéje ezüst forintokban az 1872-ik évi átlag szerint számítva a következő kimutatásból vehető ki:

magy. állami vasutak északi

vonala 55.₇ mtfld. 35.145,288 ft pap. p.
magyar állami vasutak déli

vonala 12.₅₃ mtfld. 7.075,243 ft pap. p.
első erdélyi vasut 38.₂ » 35.000,000 » » »
alföld-fiumei vasut 51.₈₇ » 37.000,000 » » »
pécs-barcsi vasut 8.₉₃ » 6.913,200 » » »
keleti vasut 43.₇₆ » 50.656,084 » » »
kassa-oderbergi vasut 46.₅₄ » 58.237,800 » » »
észak-keleti vasut 33.₇₅ » 46.109,465 » » »
arad-temesvári vasut 7.₅₄ » 5.703,200 » » »
nyugoti vasut 23.₁₆ » 29.224,832 » » »
gácsországi vasut 8.₅₀ » 6.800,000 » » »

A vasutak jövedelmében e nagy jelentőségű tőkének kamatoztatása mellett, még az igazgatási költségeket s az üzleti kiadásokat is kell kikapni. Az igazgatási költségek a vállalat vezetésének lehetőségére, a hivatalnokok fizetésére kívántatnak.

Az általános költségek, jelesül a vasuti igazgatás, a pályafelügyelet, a forgalmi és kereskedelmi szolgálat, a vonatmozgósítási és műhelyszolgálati, valamint kisebb kiadások, a magyar állami vasutaknál és a kamatbiztosítékban részesülő magánpályáknál 1872-ben következő összegeket mutatnak:

magyar állampálya északi vonala . 55.₇ mtfld. 2.869,581 ft.
» » déli » . 12.₅₃ » 253,721 »

erdélyi vasut	38. ₂	mtfd.	1.875,831	ft.
alföld-fiumei vasut	51. ₈₇	»	1.280,816	»
pécs-barcsi vasut	8. ₉₃	»	308,892	»
keleti vasut	43. ₇₆	»	912,081	»
kassa-oderbergi vasut	46. ₅₄	»	1.660,200	»
északkeleti vasut	33. ₇₅	»	1.015,776	»
arad-temesvári vasut	7. ₁₇	»	242,920	»
nyugoti vasut	23. ₆	»	579,420	»
gácsországi vasut	8. ₅₀	»	256,837	»

Üzleti költségekül tekintendők azok, melyek azért tétetnek, hogy egyes vonatok megterheltessenek, s terheikkel tovább indulhassanak.

Az üzleti költségek legnagyobb részét a pálya fentartási és vonatmozgósítási szolgálat költségei képezik. E költségek, melyek alatt különösen az al- és felépítmény fentartása, a mozdonyok számára való tüzelő-anyag megszerzése, a mozdonyok és szerkocsik tisztogatása, kenése és világítása, a mozdonyoknak vízzel való ellátása, a mozdonyok és szerkocsik fentartása stb. kiadások értetnek 1872-ben a magyar vasutaknál következők voltak:

magy. állami vasutak északi vonalán	55. ₇	mtfd.	1.316,329	ft.
» » » déli »	12. ₅₃	»	84,555	»
erdélyi vasut	38. ₂	»	830,690	»
alföld-fiumei vasut	51. ₈₇	»	449,682	»
pécs-barcsi vasut	8. ₉₃	»	114,689	»
keleti vasut	43. ₇₆	»	243,473	»
kassa-oderbergi vasut	46. ₅₄	»	696,650	»
észak-keleti vasut	33. ₇₅	»	313,981	»
arad-temesvári vasut	7. ₁₇	»	80,349	»
nyugoti vasut	23. ₆	»	185,431	»
gácsországi vasut	8. ₅₀	»	84,004	»

Mindezen költségeknél a technica fejlődése folytán nagy megtakarításokat lehet és kell is elérni; mivel az eddigi üzemenél a vasutak általában nagyon sok holt súlyt, holt időt és holt helyet mutatnak, s ez által természetesen maguk a kezelési költségek roppant arányban megdrágulnak. A vasuti kocsik súlya a reájuk helyezhető árúk súlyához képest igen na-

gyok, pedig a kocsik súlya, mint holt súly, a vontatási költségek megtérítésére nem járulhat s így a viteldíjak által megtérítendő költségek nagyobbítását eredményezik.

Ugyanezen szempont alá esik a holt idő és holt hely; azon idő, mely alatt a vasuti üzleti eszközök nem használtatnak, mely alatt tehát ezen eszközök a vállalatra nézve holtaknak, tétleneknek tekinthetők, szintén kihat a díjak nagyobbítására; minél kisebb leend a holt idő, minél csekélyebb azon idő, melyben a vasuti eszközök tétlenül, vagy rendeltetésüknek meg nem felelő módon használtatnak, annál kevésbbé költséges leend az üzleti kezelés, és annál kevésbbé indokolt maga a magasabb viteldíj is. — A holt hely alatt azon a vasutakon az egyes kocsikon fenmaradó üres helyet értjük, mely vagy az egész vonatok, vagy egyik állomásról a másikig az egyes kocsikban jelenkezik, és a forgalom helyesebb vagy alkalmasabb elrendezése esetében mindenesetre kisebbíthető.

Mily kevésbé használtatnak ki nálunk még a vasutak, mutatja a következő főkép újabb vasuti vonalainkra vonatkozó kimutatás.

A személyszállító kocsik tényleg következő százaléki használtattak ki:

	I.	II.	III.	IV. osztály
a magyar állami vasutak északi				
vonalán	8.44.	19.49.	19.32.	68.5 ¹ / ₀
a magyar állami vasutak déli				
vonalán	2.61.	6.55.	19.53.	19.53 »
erdélyi vasutnál	6.67.	17.83.	14.38.	29.30 »
alföld-fiumei vasutnál	5.33.	16.20.	13.54.	41.15 »
pécs-barcsi vasutnál	2.22.	16.99.	17.80.	96.75 »
keleti vasutnál	16.5.	25.6.	18.9.	37.1 »
kassa-oderbergi vasutnál	12.0.	27.4.	29.6.	34.9 »
ésszak-keleti vasutnál	3.58.	19.31.	46.35.	78.20 »
arad-temesvári vasutnál	9.45.	23.10.	25.32.	73.79 »
nyugoti vasutnál	2.35.	16.36.	14.80.	39.80 »
első magy. gácsországi vasutnál	5.21.	18.11.	19.32.	53.02 »

Az áruszállításnál a kocsi hordképességét 200 mázsával véve föl a kihasználás százaléka tett:

	pedgyász,	közönséges áru,	a mozdony von- erejéből kihasz- náltatott
a magy. állami vasutak északi vonalán	6.25.	55.3.	74.0
a magyar állami vasutak déli vonalán	16.3.	46.0.	42.0
erdélyi vasuton	8.58.	47.50.	80.62
alföld-fiumei vasuton	4.51.	39.24.	41.57
pécs-barcsi vasuton	2.60.	39.72.	57.5
keleti vasuton	3.50.	48.00.	45.65
kassa-oderbergi vasuton	3.75.	36.00.	27.00
észak-keleti vasuton	7.00.	42.36.	77.41
arad-temesvári vasuton	2.04.	34.95.	77.00
nyugoti vasuton	3.75.	39.5.	39.68
első magy. gácsországi vasuton	4.00.	43.98.	50.00

Az üres teherkocsik által befutott út mértföldekben :

a magyar állami vasutak északi vonalán	888,900
» » » déli »	40,900
első erdélyi vasuton	677,835
alföld-fiumei vasuton	323,215
pécs-barcsi vasuton	161,902
keleti vasuton	214,725
kassa-oderbergi vasuton	386,189
észak-keleti vasuton	313,431
arad-temesvári vasuton	40,694
nyugoti vasuton	55,400
első magyar gácsországi vasuton	122,094

Perrot a porosz hivatalos adatokból kiszámítja, hogy ott a személyszállításnál az ülőhelyek 26.3 % s a teherkocsiknál a tér 41.0 %-ka használtatik csak föl.

A befektetési tőke kamatozása, az igazgatási és üzleti kiadások képezik a vasuti viteldíj benső alapját, de a tényezőknek helyes alkalmazása mellett is, csak azt lehet ki tudni, vajon a vasuti jövedelem elegendő-e a vasuti költségek fedezésére, tehát azt meg lehet állapítani, hogy a jelenleg életben álló viteldíjak összege elegendő az előállítási költségek fedezésére s vállalkozói nyereség nyújtására a

multban, s hogy ugyanily forgalom mellett a jövőben is elegendő eredmény várható.

Tekát csak az átlag forgalom föltételezése mellett lehet teljes biztonsággal számítani s ennek arányában a viteldíjakat leszállítani vagy szükség esetén fölemelni; de fölőtte nehéz más forgalmi viszonyok föltételezése mellett biztonsággal a viteldíjakban változást előidézni.

E nehézség annál nagyobb leend, mivel a vasuti vállalatok mint rendesen a tőkevállalatok nem igen bocsátkozhatnak oly kísérletekbe, melyek, mint a viteldíjaknak leszállítása, a vállalat részvényeseinek érdekével szoros kapcsolatban állanak s első látszatra legalább a vállalat jövedelmének csökkenésével járnának karöltve; igaz a democraticus díjszabályzat általában hosszabb-rövidebb idő lefolyása alatt eddigi tapasztalások szerint nagyobb jövedelmet eredményez, de ép a közbeeső évek veszteségeit a magánvállalatok csak ritkán akarják viselni, sőt a tőke folytonosan jövedelmet igénylő természeténél fogva magának a hitelnek károsítása nélkül nem is viselhetnék.

A democraticus elv mindenütt abban nyilatkozik, hogy olcsó ár mellett az illető cikk keresletét és fogyasztását nagyobbá teszi s ez által a nagyobb mennyiségben fogyasztott cikkek árának összegéből sokkal nagyobb tiszta jövedelmet lehet elérni, mint a magas ár mellett fogyasztott kevesebb cikk árából. A tapasztalás a democraticus elvnek említett hatását kétségkívülivé tette nemcsak egyes cikkek kelendőségénél, hanem épen a szállítási ügynél alkalmazott díjaknál is. Sőt maguknál a vasutaknál is kétségbevonhatlanul kitűnt, hogy a díjak csökkenésével a forgalom emelkedik, csakhogy az elvnek másik következménye, mely szerint ugyanis a jövedelem is emelkednék, legalább általában még gyakorlati adatokkal kétségkívüli módon még be nem bizonyult, mivel a díjak leszállítása leginkább csak egyes nagyobb forgalmat engedő cikkeknekél alkalmaztatott, de nem általában valamennyi cikkekre nézve.

Az említett democraticus elv köztudomás szerint a levélpósta viteldíjánál alkalmaztatott legnagyobb mérvben, a hol ugyanis az ismeretes pennyportodij honosítatott meg, mely

szerint különbség nélkül a távolságra minden feladott levél egyenlő csekély díjat fizet; de ép Nagybritániában kitűnt, hogy ezen reform hosszas éveken át anyagi veszteséggel jár magára a vállalatra, ha mindjárt a közérdek a nagyobbodott forgalom által nagy mérvben nyer is. Így »Vocke Geschichte der Steuern des britischen Reiches« című munkája szerint a Hill Rowland által kezdeményezett pennyreform előtt s után a póstajövedelem és a szállított levelek száma volt:

1837. évben	1.652,424	font	sterling	tiszta	jövedelem	82	millió	levél
1840. »	500,789	»	»	»	»	168	»	»
1845. »	761,982	»	»	»	»	271	»	»
1850. »	803,898	»	»	»	»	347	»	»
1855. »	1.065,056	»	»	»	»	456	»	»
1860. »	1.470,344	»	»	»	»	504	»	»
1864. »	1.849,675	»	»	»	»	642	»	»

Tehát majdnem harmincz év lefolyása volt szükséges arra, hogy az előbbi (1840 előtti) díjak mellett befolyt magas jövedelem elérettessék, miután 1864-ben sikerült először is a tiszta jövedelmet nemcsak oly magasságra hozni, milyen az 1837-iki volt, hanem ezen évtől kezdve folytonosan nagyobb bevételek is eredményeztettek. Természetesen nem szabad felejtetni, hogy ezen lefolyt harmincz év alatt a forgalom nyolczszor nagyobb lett, a mi pedig oly összegnél, mint 82 millió levél, roppant emelkedést jelez, s hogy ezen roppant forgalom által juthatott az angol nemzet közgazdasági élete oly előnyökhöz, melyek által anyagi és politikai hatalma mindinkább növekedett, s mely által utóvégre maga a póstajövedelem is oly óriásilag növekedhetett.

Mindezen adatokat koránsem hozzuk fel a czélból, mintha a pennydíj alkalmazhatását a vasutaknál lehetetlennek tartanók, vagy mintha azt hinnők, hogy általában a pennytariffának a vasuti díjaknál való alkalmaztatása hosszabb évek során át előnyösnek nem mutatkozhatnék; — hanem fölhoztuk azért, hogy kitüntessék, mily nehéz a democraticus elvnek ily fokban való keresztülvitele oly vállalatoknál, melyeknél általában a befektetett tőke jövedelmeztetést követel, és melyeknél az esetben, ha a vállalat maga elegendő jövedelmet nem nyújt, a hiányzó részt rendszerint az államok szokták pótolni.

Ha egyszer a vasutak egészen az állam hatalmában lesznek, s az állam a közlekedésügynél nem egyes — habár hosszabb vonalok fölött fog intézkedhetni; — s ha ezenkívül az állam oly helyzetbe jut, hogy néhány éven át a viteldijakban előforduló csökkenést anyagi veszteség és súlyosan érezhető áldozatok nélkül elbirhatja, akkor talán alkalomszerű lesz a pennyrendszer meghonosításáról tüzetesebben beszélni; mindaddig az e téren felmerülő tervek csak jámbor óhajítások maradnak, melyek valóításuk fő alapját, a szenvedhető károk kitartására való lehetőséget, nélkülözik.

A nehézségek, melyek a viteldijaknak az önköltségek elvől leendő megállapításánál mutatkoznak, és melyek különösen abból állnak, hogy a viteldij összeredményéből az egyes viteldijak mikénti szabályzására következtetést lehet ugyan vonni, de arra nézve, hogy mily terjedelemben létesíttessék a díjleszállítás általában, semmi támpont nem nyerhető, kényszeríték a gyakorlatot arra, hogy más alapokhoz forduljon a viteldij megállapítása végett.

A vasuti vállalatok a díjak megállapításánál mindenekelőtt nem annyira a vasutak költségeiből indultak ki, mint inkább más tényezőkből, jelesen a szállítandó tárgyak tulajdonaiból; és azt nézték, vajon bizonyos viteldijak mellett az illető tárgyak vagy személyek szállíttatnak-e még, s ha ily díjtételek mellett a vaspálya kedvező jövedelmet nyújt, igen veszik figyelembe azt, vajon a forgalom érdekei ellentétesek-e a viteldijak magasságával; és csak az üzleti világ hosszasabb unszolásának engedve szokták egyes esetben díjaikat leszállítani, és ily alkalmakkor rendesen meggyőződnek arról is, hogy a leszállítás által saját jövedelmüknek sem ártanak, s hogy a külön érdekek itt is összhangzatosak.

A vasutak a viteldijak megállapításánál mindenekelőtt különbséget tesznek a személy- és áruszállítás közt, más díjakat állapítván meg a személyszállításnál, másokat az áruszállításnál. A viteldijaknak ezen különfélesége annyira indokolt, hogy ellene még eddig fölszólalás nem történt. Már magában véve azon körülmény, hogy a személyszállításhoz egészen más berendezésű kocsik igényeltetnek, s hogy ennél fogva a vasutak mind a kocsik felszerelése, mind a vonatok ösz-

szeállítása tekintetéből egészen más költségeket kénytelenek viselni, mint az áruszállításnál, — az említett különféleséget a viteldíj alapjául az önköltségeket véve is határozottan javasolja. A személyszállításnál különben az utasok kényelme, és a szállítás gyorsasága szokott a díj meghatározásánál döntő lenni.

Az utazás kényelme céljából az utasok több rendbeli kocsiosztályt használhatnak; így az I. osztálybeli kocsikban rendszerint kevés személy (közönségesen egy kocsiszakaszban hat) kényelmesen párnázott, s többnyire selyemmel vagy finomabb kelmével bevont ülésekben, szőnyegekkel és kárpitokkal kirakott kocsiosztályokban szállítatik. A II-dik osztályban már egyszerűbb üléseken, aránylag több személy (rendesen 8), a III-ban ismét több személy (rendesen 10) egyszerű faüléseken, a negyedikben többnyire más kocsik fedélzetén vagy egészen ülés nélküli egyszerű kocsikban előre meg nem határozott számban szállítatnak az utasok.

Ezen eltérő viszonyok igénybe vétele mellett a díjtételek nem lehetnek egyenlők, s a vasutak az egyes kocsiosztályok előállítására fordított aránylagos költségeiknél fogva már aránylagos nagyobb díjakat követelhetnek; ez egészen indokolt s a vasutak különböző szolgáltatásaiból önkényt következik. Szintügy igazolt az is, hogy ha a vasutak az esetben, midőn egyesek az I. osztályban nyújtott kényelemnél még nagyobb igényelnek, például alvásra való helyet, vagy salonkocsit, a viteldíjakat még magasabbra fokoztatják.

A kényelem mellett a személyszállításnál még a gyorsaság döntő. A vaspályák e részben vegyesvonatot, személyvonatot, gyorsvonatot és némely vonaloknál expresszvonatot különböztetnek meg, mindegyik vonat a következőnél olcsóbb. Ezen eljárás is indokolható a vasutak szállítási költségei, s azon szolgálatátétel értéke folytán, mely a különböző vonatoknál az utasoknak nyújtatik; mert kétség kívül nagyobb előny az utasra nézve, ha rövidebb idő alatt ér rendeltetése helyére, mint ellenkezőleg.

A személy szállításnál ezen fősajátságok mellett a viteldíjak nem igen különböznek. Legföljebb megemlíthetni a térti jegyek, a köruti jegyek, s bizonyos idényjegyeket, melyeknél a rendszerinti díjakkal szemben lényeges leszállítá-

sokat lehet észlelni, és mely kedvezmények közönségesen versenyző vonalok, vagy közlekedési eszközök mellett keletkeztek; utóbb pedig azon tapasztalás folytán, hogy ily intézmények mellett a személykocsiknak rendesen kinem használt helyei inkább kihasználtatnak s így aránylag a vasutak nagyobb előnnyel működhetnek, állandó intézkedésekül meghonosodtak.

Bár a személyszállításnál követelt viteldíjak általában sokkal magasabbak mint a teherszállításnál szedettek, s bár a vasutak épen a személyszállításnál mind az utasok kényelme, mind az olcsóság tekintetében igen könnyen még igen sokat tehetnének: — mégis a személyszállítás ellen sokkal kevesebb panasz hallatszik, mint a teherszállítás ellen, minek főokát leginkább abban találhatni, hogy a személyszállítás nem oly közvetlenül nyulik be az üzleti élet keretébe, mint az áruszállítás; legalább nem ad okot speculatióra, mint az áruszállítás, és nem nyújtott alkalmat oly különböző combinatiók meghonosítására, mint milyeneket a vasuti vállalatok az áruszállításnál életbe léptettek.

Az áruszállításnál a viteldíjak alapjául számtalan tényező vétetik; jelesül az áruk a szállítási módokat szerint osztályoztatnak s mint podgyász vagy málha, gyorsáru és egyszerű teheráru külön kezelés és díjazás alá esnek. A viteldíjak, melyek ezen osztályozás szerint vétetnek, különféleségük alapját az illető áruknál kívánt különböző gyorsaságú szállításában lelhetjük. A podgyász vagy málha a személyszállító vonatok által az utasok részére szállított áruk, s azért, mivel a különben is nagyobb költséget igénylő személyvonatokkal ily nagyon bizonytalan mennyiségben szállításra kerülő podgyász számára csak kis helyet lehet fentartani, a viteldíjnak magasabbnak kell lennie. A gyorsáruk, melyek a teheráruktól abban különböznek, hogy nem külön tehervonattal, hanem a feladás után következő első vonattal (vegyesvonattal is) mindenesetre szállítandók, szintén oly szolgáltatokat vesznek igénybe, melyek a nagyobb díjazást indokolják, s azonkívül is maguk a szállítást igénylők a gyors küldemény által oly előnyben részesülnek, melyet a teheráruknál nem élvezhetnek, tehát szívesebben is adhatnak magasabb díjt.

Az áruszállításnál különben a díjak alapjául különböző okok említettnek: jelesül a súly, a tér, a távolság, az idő, a kereskedelmi érték, a szállításnál átvállalt kockázat, illetőleg felelőség s versenyzési célok, melyeknek mindegyike jogosultsággal bir bizonyos tekintetig, de abszolút indokoltsággal nem dicsekedhetik mindegyikök.

Az áru súlya mindenesetre indokolt tényező a viteldij megállapításánál, és teljesen helyes, ha a súlyosabb tárgy nagyobb viteldij alá esik, vagy ami mindegy, hogy a vasut által szállítandó minden mázsa egyenlő dijrészlet alá esik. Az áru súlya igénybe veszi a mozdony vonerejét, mert a tárgyak súlya a kerekek surlódását nagyobbá teszi s ez által a mozdony nagyobb tevékenysége válik szükségessé; azonkívül a súly nagysága feltételezi egyszersmind a kocsiknak nagyobb vagy kisebb teherképességét s ezzel karöltve a kocsiknak szintén szilárdabb s így drágább építkezéséről is kell gondoskodni.

Az áru térfogata hasonlókép a viteldijjal egyenes arányban áll, azaz minél nagyobb területű valamely tárgy, annál nagyobb díjt lehet követelni, mivel a tárgy területe által igénybe vétetik a hely, mely a szállítandó tárgyak fölvételére rendelve van; egy mázsa vas és egy mázsa toll egészen más arányban esik viteldij alá, mert egészen más arányban veszik igénybe a vasuti kocsik ürterét. Ha e körülményre nem lenne a vasuti vállalat tekintettel, úgy gyakran megtörténnék, hogy nagy teriméjű testeket és árukat aránylag olcsó díj mellett szállítana, sőt némely tárgyakat, pl. a könnyebb léggel töltött ballonokat mint negatív súlylyal bírókat egészen ingyen kellene szállítania. Az áru térfogata igénybe veszi az egyes kocsi ürtartalmát, ha a tárgyak könnyűek, nem lehet e könnyű tárgyakból többet betömni a kocsiba mint mennyi abba fér, és mennyi aránylag súlyosabb testek által igénybe vétetnék.

A megtelt kocsi szállításakor a kocsinak önsúlya mindig számításba jön a vonerő igénybe vételénél, bármivel legyen is terhelve a kocsi, s így a szállítás költségeinek egy tényezője mindig azonos marad; minél nagyobb teriméjűek a szállítandó áruk, annál több kocsit vesznek igénybe, s így természetes, hogy a vitelbérnek az áruk teriméjével arányosnak kell lennie.

Az áru súlya és teriméje képezi a vitelbér alapjának magvát; a viteldijak alakulásánál tekintetbe vétetni szokott egyéb körülmények mind e két alapoknak további következetes fejlesztése vagy kivételes állapotoknak következménye.

Igy természetes, hogy a távolság, melyre az áru szállítatik, a viteldíjt a távolság aránya szerint állapítja meg. A tárgy a súly és terime szerint egy mértföldre megállapított viteldíjt minden áthaladott mértföldre nézve fizetni kénytelen, miután a vasut tevékenysége és költségei mértföldenkint majdnem ugyanazok; csak a feladás- és leadásnál előforduló nagyobb szolgálat és költség képez a távolsággal majdnem egyenlően emelkedő költségek alól kivételt, de ép ezért e szolgálatért külön mellékdíjak szedetnek, s e mellékdíjak emelik a viteldíjt. Szintoly természetes, hogy a viteldíj nagyságára hatással van maga azon idő is, mely alatt a feladó a szállítást követeli; mert minél rövidebb idő alatt kívánja a feladó a szállítás teljesítését, annál nagyobb szolgálatot nyújt a vasut a feladónak egyrészt, de annál nagyobb költségekbe kerül a szállítás a vasutnak másrészt. Ha a feladó áruí számára külön vonatot igényel s így a rendszeres szállítástól eltérő módozatot követel, a vasutnak nagyobb díjakat is kell követelni; szintugy ha a feladó meghatározott szállítási határidőt köt ki, hasonlóképp magasabb viteldíjak vehetők; mindkét esetben a vasut szabad működésében a feladó kívánata folytán bizonyos mértékben korlátozott, kocsijaiból ily rendkívüli célokra készletet kell tartani, gyakran külön kocsikat kell hozatni, szóval a felek e kívánalmaknál akaratuk által a vállalatnak költségesebb kezelést okoznak.

Nagy szerepet játszik a viteldíjak megállapításánál — főképp újabb időkben — a szállitmányok értéke, s a viteldíjak általában a tárgyak értéke szerint nagyobbak szoktak lenni. Vasuti üzleti szempontból a viteldíjnak ezen tényezőjét indokolni semmi esetre sem lehet. A vasut tekintet nélkül a tárgy értékére helyet szolgáltat a szállító eszközökben, a kocsikban, és a kocsikra felvett tárgyakat a vonerő által tovább szállítja. Ezen szolgáltatnál semmikép sem foly be az érték, csak a súly és a terime bír döntő iránnyal. A feladó sem követel a vasuttól értékesebb áru szállításánál mást, mint mit kevesebb értékesnél

akar, t. i. azt, hogy az áru a rendeltetési helyre hiány nélkül megérkezzék. Belső ok tehát a viteldíjra nézve az értékben nem található. Az egyedüli igazolható indok az, hogy az értékesebb tárgyak inkább elbírják a magasabb díjat, mint a kevésbbé értékesek, s így lehetővé teszik az aránylag olcsóbb áruknak — ha mindjárt súlyuk s terimjük szerint nagyobb díj alá esnének is — kisebb díjak melletti szállítását; vagyis a vasutak az által, hogy az értékesebb tárgyakat magasabb díjak mellett szállítják, kárpótolják magukat azon veszteség alól, melyeket talán szenvednek az olcsóbb és kevésbbé értékes áruk szállításánál. Egyébiránt ezen indok mellett talán legtöbb esetben az egyszerű véletlen játszik szerepet, s így semmi esetre nem kereshető az valami belső körülményben.

A kockázat, melyet a vasutak a szállításnál átvállalnak, s mely ennél fogva a vállalat felelősségét kisebb-nagyobb mérvben igénybe veszi, szintén egyik tényező a viteldíjban. Törékeny tárgyak, aránylag nagy értékű szállítmányok, melyek a szállítás alkalmával külön gondozást igényelnek, melyeknél tehát a vasuti vállalat nagyobb tevékenységet és figyelmet kénytelen alkalmazni, és melyeknél az esetben, ha véletlenül a szállítás alatt mégis károsodás következik be: a vállalat magas kártérítésre szorítható, igen természetesen nagyobb díjakat vonnak maguk után. Ezen körülményből magyarázható némileg az értékesebb tárgyak szállításánál előforduló magasabb díj is, nem is említve az előbb érintett indokokat.

Végül legnagyobb hatással szokott lenni a díjszabályzatok megállapításánál a verseny. A verseny, mint mindenütt, úgy itt is a díj leszállítását eredményezi, s ott, hol verseny nincs, vagy versenyérdek előtérbe nem lép, rendszerint a viteldíjak leszállítása sem szokott bekövetkezni.

Habár a most kifejtett körülmények szoktak is a vasutak által alkalmazott tételek elvi indokolásaul fölhozni, a viteldíjak tényleg nem ezen indokokból keletkeztek, hanem rendszerint a véletlennek köszönik létüket, és csak utóbb hozattak bizonyos rendszerbe. Stappenbeck a berlini vaspályai társulat előtt (Verein für Eisenbahnkunde) nagyon helyesen kifejté, hogy az első vasutak viteldijaik megállapításánál azon vidékek gazdasági szempontjából indultak ki, me-

lyek mellett a pálya haladt, de egyuttal figyelembe vették az azon vidékeken honos fuvardíjakat, s legfőbb céljuk az volt, e fuvardíjknál olcsóbban szállítani; a verseny tehát az egyedüli indok, mely mindjárt kezdetben előtérbe jut, de a többi tekintetben a szokás, mely a gazdasági életben ép oly fontos szerepet játszik, mint általában mindenütt, volt irányadó.

Hogy az ilykép megállapított díjak csakhamar az üzleti világ részéről panaszokra adtak alkalmat, már onnan is gondolható, miután a nagyobb forgalom mindig távolabb és távolabb termelő vidékeket vont a versenyzés körébe, s ezek a viteldíj leszállítása nélkül a közel fekvő vidékekkel nem állhattak volna ki a versenyt. A vaspályák hajlottak a panasz enyhítésére, és lassan-lassan bizonyos rendszer fejlődött ki, melynek alapját az érték képezte, és pedig azért, mert legtöbb esetben a viteldíjak ellen az okból történtek fölszólamlások, mivel a panaszlók állítása szerint a viteldíj magában véve oly nagy, vagy majdnem olyan, mint a tárgy értéke. Ennek alapján azután lassankint az áruosztályozás oly módja jött szokásba, hogy a készgyártmányok a legmagasabb díjt, a félgyártmányok alacsonyabbat és a nyers anyagok a legalacsonyabbat fizették. Mivel azonban ezen így felállított osztályzatot még sem lehetett annyira s oly következetesen keresztül vinni, mint azt az áruk, gyártmány, félgyártmány vagy nyersanyag sajátága indokolta volna, és számos esetben ezen elv következetes keresztülvitele mellett vagy a forgalom lehetetlen lett volna, vagy pedig a szállítási vállalat érdeke kockáztatott volna oly áruknál, melyek a magasabb díjosztályt el nem bírhatják, de az alacsonyabb osztálynál magasabb díjat még könnyen viselhetnek, külön díjak honosítottak meg, melyek a különböző osztályzatok közt kisebb-nagyobb mérvben változtak.

Mindehez járult a vaspályákkal versenyző közlekedési eszközöknek hatása a vasuti díjakra, úgy hogy ismét különleges díjak alakultak. Ily viszonyokból fejlődött ki a jelenlegi viteldíjrendszer, melynél tagadhatlanul már sok tételnél a tétel alapokát, vagy általában indokoltságát föltalálni nagyon bajos, és pedig annál bajosabb, miután az újabb vasutak a már létesült vasutak díjait egyszerűen, legfeljebb lényegtelen

változásokkal átvették s így a talán előbb indokolt díjtétel még csekély indokoltságát is elveszté.

A gyakorlati viszonyok kétségkívülé teszik, hogy a vasutak a viteldíjak megállapításánál semmikép sem voltak tekintettel a viteldíj fenebb említett elméleti indokoltságára. Egy és ugyanazon intézetnél egészen hasonló súlyú szállítmányok különböző osztályban, sőt gyakran az aránylag nehezebb tárgy a kisebb díjtételű áruosztályban foglal helyet. Így az osztrák állampálya legujabb áruosztályzata szerint a só az A osztályba, kő pedig a C osztályba soroltatott, holott a két áru súlya ami a vasuti kocsik kihasználását illeti egészen egyenlő; — csontok a B osztályba sorozvák, holott vasrudak, vaslemezek s hasonlóak az A osztályban vagyis az olcsóbb viteldíj alá foglaltattak, pedig ez utóbbiak hasonló térfogat mellett sokkal nagyobb súlyuak. (L. Kanovits értekezését a vasutidíjak egyenlősítése tárgyában, az országos közgazdasági congressus évkönyvében 175. l.) Általában ha a fenálló viteldíj szabályzatok közelebbről vizsgálatnak, mindenki előtt föl fog tűnni, hogy az úgynevezett szabálydíjaknál épen semmiféle rendszert nem lehet föllelni. Egy és ugyanazon osztályban látjuk itt: az ülővasat és a mazsolaszőlőt; — az árboczfát és a disznósirt; vaslővegeket és ricinusmagot; és ily osztályzás mellett mulhatlanul azon kérdés merül föl, ugyan miért nem vettetett valamennyi áru egy s ugyanazon osztályba. (L. Westphalen Über Güterbewegung auf Eisenbahnen 1870—9 l.).

A fősorolt elméleti indokokat mindenesetre egyik vagy másik díjnál, főkép a szabálydíjtól eltérő díjaknál föllehet találni, csakhogy általában nem lehet mondani, hogy a vasutak ezek alapján állapították meg díjaikat, hanem ellenkezőleg a viszonyok által kényszerítve mintegy önmaguk is hódoltak a közgazdaság és a vasuti üzlet természetes törvényeinek.

III.

A viteldijak különfelesége.

A vasuti viteldijak a most említett különböző viszonyok tekintetbe vételével egy és ugyanazon pályánál is különböző jelleggel bírnak, és jelenleg a viteldijügy egész tömkelegét nyújtja a különböző tarifáknak, melyeket közelebbről tekintve két főcsoportra lehet sorolni; megkülönböztethetjük ugyanis a rendszeres viteldijakat a kivételesektől vagy mint nevezni szokták a különlegesektől.

A rendszeres dijszabályzatoknál az áruk különböző tulajdonságaik vagy legtöbb esetben a véletlen szerint több osztályba soroztatnak; e tekintetben a különböző vasutaknál más és más osztályzatok honosak, habár ujabbán, főkép a magyar, osztrák és német vasutak azon vannak, hogy lehetőleg egységes áruosztályzást honosítsanak meg, miután semmi sem nehezíti annyira az üzleti egyén számára a szállításnál fizetendő díj kiszámítását, mint ha főkép hosszabb utnál minden pályánál keresnie kell, mely osztályba esik az áru. Az áruosztályzásnál rendszerint egész kocsirakmányt felhasználó szállítások aránylag olcsóbb viteldij alá esnek, azonkívül bizonyos tárgyak pl. lovak, állatok, ebek stb. minden osztályon kívül külön díjak szerint szállíttatnak. Az áruosztályozás díjtételeinél az alapidíj minden osztály számára mázsza mértőföldenkint megállapíttatik, a fel- és leadásért külön kezelési díj szedetik, úgy hogy minden egyes esetben az áru viteldija a szállítandó távolság és súly szerint külön számolás által tudatik ki.

Mivel pedig sok esetben nem ép alkalmás külön számítás útján az összes viteldijt megállapítani, és főkép a szolgálatot nagyon terhessé teszi az ilyféle eljárás; — de azonkívül gyakran hibákra is ad alkalmat; — ujabb időben ugyancsak az áruosztályzási díjak alapján úgynevezett állomási díjak készülnek, melyekben a vasuti s a vele kapcsolatos más vasutak minden egyes állomására nézve az összvíteldij egy egy mázsza

számára már föltüntetettik, s e díjban gyakran már a feladó állomáson fizetni szokott kezelési díj is beszámíttatik.

Ezen állomási díjak mindazáltal gyakran már a kivételes díjak természetével birnak; ugyanis gyakran megtörténik, hogy egy állomástól a másikig a mértföldek száma vagy maga a nyert díj oly számot eredményez, mely nem elég kényelmes a kezelésre s a számolásra.

Ennélfogva a vasutak a díjat kikerekítik, s kerék számban állapítják azt meg. Ezen eljárás által némely állomástól a díjak csekély összegben pl. 0.25—1.00 krajczárban különböznek más állomások díjaitól; már pedig ily kivételek tömeges szállításoknál már nagy jelentőséggel birnak, s gyakran a versenyérdekeket fenyegethetik. Ily állomási díjak mindazáltal nem szoktak kivételes díjakul tekintetni, miután egészen a szabálydíj alapján s az illető távolságok alkalmazása mellett számíttatnak ki.

A szabálydíjak mellett alkalmazott különleges díjak közül különösen felemlíthetők az öv- és lépcsőzetes díjak, az idény, az iránydíjak és a szoros értelemben vett különleges díjak E díjak jellemezésére nézve a következőket lehet fölemlíteni.

A lépcsőzetes és övdíjak lényege abban áll, hogy a mászmértföldre fölvett alapidíj annál kisebb lesz, minél több mértföldre halad az áru, és pedig vagy úgy, hogy minden további mértföldön az alapidíj bizonyos csekély arányban esökken, (lépcsőzetes díj — Scala — vagy Staffeltarif) vagy úgy, hogy a csökkenés hosszabb ut után, például minden ötödik vagy tizedik mértföldön szokott kisebbedni (övdíj — Zonentarif). Ezen díjak benső indokát üzleti és gazdasági viszonyok képezik. Látszólag ugyan ellenmondás az, hogy ha a vasut minél tovább szállít valamit, annál olcsóbb díjakat kíván, miután a vasuti szolgáltatás a hosszabb utnál inkább vétetik igénybe mint a rövidebbnél; de mihelyt közelebb tekintjük e díjakat s összehasonlítjuk velük a vasut által nyújtott szolgáltatást, valamint a vasuti kezelés természetét, azonnal be kell látnunk, hogy e díjak koránsem ellentétesek a vasuti kezelés természetével. Ugyanis kétségbe nem vonható az, hogy az áru hosszabb szállításnál aránylag kevesebb kezelési műtétet igényel, mint rövidebbnél; igaz, a kezelésért különdíjakat követel a pálya,

de a fel- és leadási kezelésen kívül általában a vonatindítás, mozgósítás és más műtétek is tekintetbe veendőek, melyek mind hosszabb uton aránylag kisebbek. Továbbá az áruszállításnál épúgy, mint minden gazdasági szolgáltatásnál a nagybani szükséglet olcsóbb kielégítésre akad; általában szokásos és a gazdasági viszonyok természetéből indokolt, hogy a nagyban vételeknél aránylag olcsóbb árak engedtetnek, mint a kicsiben vételnél. A vasuti szolgáltatásnál ezen elv alkalmaztatik akkor, midőn az, aki a vasuton hosszabb utra szállít, előnyben részesül; a nagyban vétel itt hosszabb szállítással hasonlítható egybe.

A hosszabb szállításnál a vasut saját kocsijait teljesebben kihasználhatja, és nem koczkáztatja azt, hogy a kocsi egészen vagy részben bizonyos helyeken üresen fognak szállíttatni; már pedig minél kevesebb ideig szállíttatnak a vasuti kocsik üresen, annál kevésbbé fekszik az e kocsikban rejlő tőke kamat nélkül, s így annál kevesebb veszteséget kell a vasut mérlegébe e célra fölvenni. Habár így az öv és lépcsőzetes díjak nemcsak teljesen indokoltaknak tűnnek is fel, hanem az egyöntetűen alkalmazott díjak ellenében épen vasutüzleti szempontból sokkal inkább helyeselhetők, mégis általános alkalmazást különösen azért nem nyerhetnek, mert a vasutak különböző vállalatok kezében fekszenek, melyek külön üzletekül szerepelnek, s így az említett elveket csak saját vasutaik számára alkalmazzák, miáltal a csatlakozási forgalomból ezen díjak rendszerint teljesen ki szorulnak (L. Albert Ueber die Bildung der Eisenbahnfrachttariffe a Zeitung des Vereins für deutsche Eisenbahn-Verwaltungen 1872. és f. 137. lapján.)

Az öv és lépcsőzetes díjknál még bizonyos szabályszerűségek tűnnek fel, de teljesen kivételes jelleggel bírnak az idény és az iránydíjak. Idénydíj szabályzatok rendszerint versenyzési célból szoktak meghonosíttatni s pedig főkép akkor, ha a vasutakkal bizonyos irányban más közlekedési vállalatok, különösen az olcsóbb vízi szállítás versenyeznek, mivel pedig a vízi közlekedés leginkább nyáron versenyez a vasutakkal, az idénydíjtariffák rendszerint nyáron szoktak meghonosíttatni. Idénydíjak különben még más célokból és indo-

kokból is alkalmaztatnak, jelesül nem versenyzési célból, hanem azért, hogy a pálya olcsóbb díjak következtében bizonyos időszakokban nagyobb forgalomra tegyen szert, mely különben be nem következne. Így a személyszállításnál az ugynevezett körutjegyek, kéjvonati jegyek, fürdői jegyek idénydíj természetével bírnak; a vasutak ily jegyek kiadásánál az utazási kedv élesztését célozzák, és az olcsóbb díjak alkalmazása mellett élénkebb személyforgalmat is eredményeznek, miáltal saját maguk nagyobb jövedelemre tesznek szert. Az áruszállításnál hasonlóképp oly czikkekre, melyek bizonyos idényben kisebb arányban szállíttatnának, ha rendkívül olcsó, s a szokásos díjknál olcsóbb viteldíjban nem részesíttetnének, gyakran idénydíjak honosíttatnak meg; így például Schöffle ministersége alatt Bécs számára a kőszén tekintetében nyári idénydíjak engedtetek, hogy ez által lehetséges legyen egyrészt Bécs városát még a nyár folytán nagyobb mennyiségű kőszénellátni, s ekkép a fűtőanyagoknak télen rendszerint bekövetkező drágaságát elhárítani, másrészt pedig az illető vasutak, melyeknél különben a kőszén forgalom kisebbültével a szállítási eszközök nem használtatnának ki, még nyáron át is folytonosan élénk kőszén forgalommal bírjanak s ekkép saját érdeküket is előmozdítják. — Az övdíjak a gyakorlatban két rendszer szerint honosíttatnak meg, ugyanis vagy úgy, hogy a díjak meghatározott mértföld áthaladása után olcsóbb tétel szerint számíttatnak, vagy úgy hogy a hosszabb vonalok után szakaszonként kisebb díjak követeltetnek. Így a déli pályán az engedélyezett kőszéndíj 10 mértföldig 0.0125 krajczár mértföldenkint, 10 mértföldön felül 20 mértföldig 0.0100 kr., ezen felül 40 mértföldig 0.075 kr., ezen felül pedig 0.0060 kr.; az északnyugati pályán az első 10 mértföldnél 0.010, a második 10 mértföldnél 0.008, a harmadik 10 mértföldnél 0.006 s azonfelül 0.005 a díj. —

Az iránydíjaknak célja bizonyos árúnak meghatározott irány felé olcsóbb vitelt biztosítani. E végett tekintet nélkül az alap- vagy a szabálydíjra egészen más díjak szabhatnak meg, és pedig lényegileg olcsóbbak, mint a szokásos szabálydíjak. Ezen iránydíjak részint versenyzési célból honosíttatnak

neg és pedig vagy akkor, ha két különböző hosszúságú vasút agyanazon két végpontba szállítja árúit, ez esetben a hosszabb pálya saját számára szintén biztosítani igyekszik forgalmat, mit csak is a díjak leszállítása által tehet; vagy akkor, ha a vasutak más forgalmi eszközzel, különösen a tengeri szállítással versenyeznek, a midőn szintén olcsóbb díjakat kell meghonosítani, ha e versenyben győztesek maradni kívánnak — vagy végül akkor, ha a vasut általában bizonyos forgalmat biztosítani kíván magának, mely az illető irány felé csak akkor lehetséges, ha rendkívüli díjkedvezmények állanak be. Némileg az iránydíjak természetével birnak az u. n. csatlakozásidíjak (Verbandstarife), melyek az esetben, ha az áru több pályán áthalad, a feladási állomástól a leadási állomásig egységes díjakat szabnak, mintha az áru az említett két ponton csak egy pályán haladna át. Ennek előnye mind a pályakezelésre mind főkép a nagy közönségre abban fekszik, hogy sokszoros és különböző alapokon nyugvó díjak nehézkes kiszámítása helyett az egységes előre meghatározott díj fizettetik. Egyébiránt a csatlakozási díjak ritkán különböznek lényegben az egyes vasutak díjaitól, hanem csak alakjuk által nyújtanak előnyöket.

Mindezen díjak a kivételesség jellegével birnak, de úgy, hogy tekintet nélkül a szállítandó árúk mennyiségére minden szállítmánynak már a megállapított díjszabályzatok alapján jutnak. Elkedvezményezett díjak mellett mutatkoznak némelykor más kedvezmények, melyek refactiák neve alatt ismeretesek és részint abban állanak, hogy a vasutak egyes egyéneknek azon esetre, ha a pályán nagyobb mennyiségeket szállítanak, nagyobb díjkedvezményeket nyújtanak titkon, mint az általában megállapítottakat, — részint abban, hogy mindenkinek, ki bizonyos helyig meghatározott mennyiségű árut szállít szintén kedvezményeket enged, de e kedvezmények nyíltan és közhírré tétel után mindenkinek engedtetnek, ki a kitűzött feltételeket teljesíti. —

A most említett díjak képezik azokat, melyek a vasuti üzletnél előfordulnak, s melyek által természetesen a díjszabályzati ügy nagyon complicálttá vált, ha még tekintetbe vétetik az, hogy a vasutak kezelése számos vállalat ke-

zében van, s minden vállalat más és más elvek szerint rendezi be díjait : nagyon természetes, hogy messze utra szülő küldeményeknél gyakran a feladó, de főképp kisebb állomásokban, s gyakran magukon a nagy állomásokon maga a vasuti hivatalnok sem tud kellő tájékozottságot adni a viteldij nagysága iránt; ha még hozzá vesszük a különféle valutát, melyben a díjat a különböző országok szerint fizetni kell: — úgy még inkább meg fog győződni mindenki, hogy oly nehézségekkel áll az üzleti élet szemközt, melyek gyakran minden speculatiót és conjuncturális üzletet teljesen bizonytalanná tesznek, és az ügyet annyira elkeserítették, hogy az üzleti egyének és a vasuti vállalkozók, kiknek működésüknél fogva azonos érdekűeknek kellene lenniök, egymást ellenségekül tekintik, s egymásban saját érdekeik veszélyeztetőit látják.

Különösen a különbözeti díjak ellen szólalt föl az élet, mint, mely díjak a szállítás természetével homlokegyenest ellentétesek, a mennyiben ugyanis a szállításnál nem a mázsa és mértföldök aránya szerint, hanem látszólag egészen tetszés és önkény alapján vétetik a viteldij. Ily önkény pedig mindig azoknak hátrányára van, kik az előnyösebb díjat nem élvezhetik.

A különbözeti díjak kérdése így mind a gyakorlatban, mind az elméletben állandó napi kérdéssé fejlődött, melynek megoldása, illetőleg maguknak a különbözeti díjak igazolt vagy nem igazoltvoltának megállapítása mindeddig nem sikerült. Egy részt azt állítják, hogy a különbözeti díjak nagyon is igazoltak és a gazdasági élet előnyére vannak, sőt hogy számos esetben az összes viteldij-reform tisztán a különbözeti díjak meghonosítása folytán vált lehetségessé; — másrészt ellenkezőleg ismét azt hangoztatják, hogy a különbözeti díjak teljesen hibás rendszernek következménye, hogy az összes üzleti életet megsemmisítik, hogy a gazdaság törvényeit egészen ignorálják s azzal ellenkezőleg a vasutak saját érdekeit hozzák érvényre, mitsem törődve azzal, mily következményű lesz eljárásuk a közgazdaságra s az üzleti életre.

A kérdésnek ily állapota mellett, midőn homlokellenes nézetek évek óta küzdenek egymással a nélkül, hogy a kibé-

küléshez még csak remény is volna : fölötte háladatos tárggyúl jelenkezik ezen ügynek tüzetesebb vizsgálata, és pedig annyival inkább, mert a vasuti ügy hazánkban mindinkább nyer jelentőségében, minél tovább fejlesztetik hálózatunk és minél inkább épülnek ki eddigi zupgályáink a világpályák közbeeső tagjaivá, miután minden nagy jelentőségű kérdés a vasuti ügyben főkép akkor válik életkérdéssé, midőn a vasut világvassuttá fejlődén, világvorgalmat von pályájára.

A különbözeti díjak kérdésénél már azért is nagy ellenkezésnek kell mutatkozni, mivel tulajdonképen még az iránt sem jöttek tisztába az egyesek mit értenek különbözeti díjak alatt. Lehetetlen ugyanis mindazon előforduló eltéréseket a szabálydíjtól magukban véve különbözeti díjnak tekinteni, vagy ha már ilyenekül tekintetnek is, egészen más hatással bírnak. Így lehetetlen azt mondani, hogy az iránydíj hatása azonos lenne az idénydíjával, vagy hogy a lépcsőzetes vagy az övdij ugyanoly gazdasági eredményekkel jár, mint az egyes áruk számára szokásos különleges díjak?

A különbözeti díjak fogalmának megállapításánál talán legjobban járunk el, ha azokat tekintjük ilyenekül, melyeknél a viteldij alapja nem vezethető vissza meghatározott egységre vagy törvényszerűsége, úgy hogy az egység a szállításnál, egészben és rövidebb vonalokra is alkalmazható lenne. Ezen fogalom szerint: az övdij és a lépcsőzetes díjak nem különbözeti díjak, mert ezeknél a viteldij egysége bizonyos tervszerűséggel jelenkezik mindenütt, akár hosszabb, akár rövidebb vonalra szól is a szállítás. Különbözeti díjakhoz csak az idény és iránydíjak tartoznának, melyek természetesen számtalan alakban pl. mint különleges és csatlakozási díjak stb. fordulnak elő az életben.

De miután a panaszok a külön díjak ellen általában előfordulnak, s a nagy közönség a különbözeti díjnak említett fogalom határozatát nem igen ismeri, hanem kivétel nélkül minden ellen szólal föl, mi a szabályszerűdíj alúl eltérő; tüzetesen meg kell vizsgálnunk azon indokokat és ellenvetéseket is, melyek általában minden különleges díj ellen főlemlitetnek, és meg kell állapítanunk azt jogosak-e vagy nem jogosak az illető viszonyok.

Eljárásunkban mindenekelőtt azon adatokat fogjuk közölni, melyek a különbözeti díjak kérdésénél a különböző országokban mint főjelentőségű mozzanatok fölmerültek; így különösen meg fogjuk vizsgálni, mily eredményre vezettek, az e tárgyban több országban elrendelt szakértekezletek tanácskozmányai; — mikép ítél az irodalom s a napi sajtó, különösen a közgazdaságtan jelesebb írói a különbözeti díjak kérdéséről; — ezen előzmények után megfogjuk vizsgálni, mily rendszert követnek a pályák nálunk, mily hatásuak voltak nálunk a különbözeti díjak, s végül megfogjuk kísértetni a kérdésnek megoldását tekintettel az ország vasuti hálózatának leendő kifejlesztésére is.

IV.

A harmadik német kereskedelmi gyűlés (Frankfurtban) nyilatkozata a különbözeti díjakról.

Németországban a különbözeti díjak ellen a panaszok több ízben fölmerültek. A hatvanas években különösen a boroszlói és a kölni kereskedelmi kamarák ismételten kérték a porosz kereskedelmi ministeriumot némely különbözeti díjaknak megszüntetésére, állítván, hogy e díjak által a kereskedelem az illető helyeken tönkre jut.

A porosz kereskedelmi ministeriumban az említett kamarák panasza tényleg nem részesült figyelemben, sőt újabb időben maga a boroszlói kamara több tárgynál kérte a ministeriumot, hogy különbözeti díjak életbeléptetésére szállítsa fel a vasutakat.

A különbözeti díjak kérdése különösen két ízben tárgyalatott tüzetesebben Németországban. Először a német kereskedelmi gyűlésen, s legujabban egy külön e célra egybehívott szakértekezleten.

Miután a tárgyalások magára a kérdésnek megoldására nézve több tekintetben érdekes anyagot tartalmaznak, lehetőleg tárgyilagosan és szabatos kivonatban közölni kívánjuk azokat.

Már az első kereskedelmi gyűlés, mely Heidelbergban 1861-ben tartatott, utasította az állandó bizottságot, hogy a vaspálya — ügy körül fölmerült panaszokat tegye tüzetes tanulmányozása tárgyává, s már akkor elvül kívánta tekintetni azt, hogy a díjszabályzatok lehetőleg egyenlő egység — tételek alapján mázsánként és mérföldenként alkalmaztassanak, és ott, hol a körülmények kényszerítő hatása folytán e szabálytól el kell térni legalább oda kell hatni, hogy a közbeeső állomások díjtételei a végállomások tételeivel méltányos összhangzásba jöjjenek.

Az állandó bizottság a különbözeti díjak kérdésének tanulmányozása céljából ismét külön szűkebb bizottságot küldött ki, mely e kérdést az 1865-ben Frankfurtban tartott harmadik kereskedelmi gyűlésre kellően előkészítette. Az előkészületekben résztvettek sokáig tanakodtak a tárgyról, miután a nézetek itt is igen szétágazók voltak.

Többen határozottan azt állíták, hogy a különbözeti díjak ellen nincs más ellenszer, mint versenypályák építése vagyis indirect uton kell a pályákat rábírní olcsóbb díjak meghonosítására. Mások egy német vasuti congressusnak egybehívását, vagy egy német vasuti törvénynek hozatalát, vagy a vasuti részvényeseknek a szükséges irányban való megnyerését indítványozták; szóval mindenféle javaslatok tétettek, melyek mindazáltal behatóbb megvizsgálás mellett célra nem vezetőknek tündek föl.

Végre a bizottság többsége abban állapodott meg, hogy a német vasuti ügyben a vaspályák a különbözeti díjak alkalmazásánál tényleg sajnálatra méltó visszasságokat hoztak létre és tartanak fen. Ezen visszasságoknak főjellemző tulajdonsága abban áll, hogy a viteldíjak ugyanazon áruk szállításánál, a szerinta mint valamely vonalon megszakitás nélkül vagy megszakitással haladnak, a szállítási szolgálathoz arányban nem álló módon is önkényleg változnak, s így az ugyanazon egy vasutivonal által keresztül szeldelt s egymással versenyző kereskedelmi és termelési vidékek természetes gazdasági alapjai teljesen félretolatnak és megingattatnak, és ezen hatás annál károsabb, miután a vasutak önkényszerű eljárása minden számítászt lehetetlenné tesz. Már pedig a vasutak mindenesetre

oly intézetek, melyek természetüknél és keletkezésüknél fogva nyilvános jelleggel bírnak, s melyeknél ennél fogva az állam főkötelessége, felügyeleti joga által oda hatni, hogy a közérdek ne sértessék meg.

Ezen nézet elfogadása után a bizottság meghallgatta a német kereskedelmi testületeket s az ügyet a kereskedelmi gyűlés elé terjesztette. A bizottság nevében Classen-Kappellmann (Kölnből) tette az előterjesztést. Általános helyesléssel fogadott előadásának lényege következő:

A vasuti díjak különböző volta közül leginkább azon különféleségek ellen szokott az üzleti világ panaszkodni, mely különféleségek egyes helyek és vonalak szerint állapítottak meg. Tagadni nem lehet, hogy egész kocsirakományok hosszú vonalokon, meg nem szakított vonatoknál kevesebb költségekbe kerülnek, mint a közbeeső állomásokon feladott vagy lerakott áruk. De a fenálló rendkívüli díjkülönféleségek semmiféle indokolt számításból nem következethetők.

A következő példákban ki fog tűnni ezen állítás alaposága; — a) Hamburgból Bécsbe a közvetlen szállítás díja 39 ezüst garas 9 fillér; — megszakasztott forgalomban a szabályszerű díjak pedig Hamburg — Lipcse 16 g. Lipcse — Drezda 10 g. Drezda — Bécs 30 g. 3 f., tehát összesen 56 g. 3 f. vagyis 16 g. 9 fillérrel több. — b) Berlin — Bécs közvetlen szállításnál 34 g. 9 f. — megszakasztott szállításnál Berlin — Drezda 22 g. Drezda — Bécs 30 g. 3 f., vagyis 52 g. 3 f., tehát 17 garas 6 fillérrel több. — c) Bremerhafenből Bécsbe a közvetlen szállítás 40 g., megszakítottnál Bremerhafen, — Hannover 7 g. 8 f., Hannover — Magdeburg 9 g. 9 f., Magdeburg — Drezda 11 g. 5 f., Drezda — Bécs 30 g. 3 f., vagyis összesen 59 g. 5 f., tehát a különbség 19 g. 5 f. — d) a kávé Hamburgból Bécsbe (vámval Lauenburgban) 31 g.; — Hamburg — Drezda 20 g., Drezda — Bécs 29 g. 5 f., tehát összesen 50 g. 1 f., s így a különbség 19 g. 1 f. — e) kávé Hamburgból Prágába 31 g. 4 f., s a távolabb Bécsbe csak 31 g. — f) kávé Bréma — Bécs 30 g., holott Bréma — Drezda 19 g. 2 1/2 f., Drezda — Bécs 29 g. 5 f., összesen 48 g. 7 1/2 f., tehát a különbség 18 g. 7 1/2 f., vagyis körülbelül 60%. — g) kávé Bréma — Bécs 30 g., és a közelebb eső Prágába 30 g. 1 f.; — h) kávé Brémából Bécsbe 30 g.,

és Prágán át Bécsbe és pedig Bréma Prágába 30 g. 1 f., Prága — Bécs 21 g. összesen 51 g. 1 f., vagyis 21 g. 1 f. a különbség ; — i) ugyancsak kávé Brémából Bécsbe Drezdán át megszakítással 48 g. 7 $\frac{1}{2}$ f. — Prágán át 51 g. 1 f., vagyis a különbség 2 g. 5 $\frac{1}{2}$ f. — k) rizs Hamburgból Bécsbe 31 g. — Hamburg — Drezda 17 g., Drezda — Bécs 27 g. 6 f., összesen 44 g. 6 f., vagyis 13 g. 6 fillérrel több; — l) rizs Bréma — Bécs közvetlenül szállítva a Drezdán való megszakítás ellenében 11 g. 5 fillérrel áll előnyben; — m) gabna és hüvelyes Hamburg Bécsbe 29 g., Drezdán megszakítással 35 g. 5 f. vagyis 6 g. 2 fillérnyi különbség, — n) gabna Bréma — Bécs 28 g., Drezdán megszakítva 33 g. 6 f., vagyis 5 g. 6 f. különbség; — o) Berlin — Bécs 22 g. 8 f., Drezdán megszakítással 33 g. 6 f. tehát 5 g. 6 f. különbség; — p) különböző áruknál Antwerpen Würzburg közt Cölnben megszakítva 22 g. 4 f., — Mainzban megszakítva 16 g. 4 f., tehát a Cölnben való megszakítás ellenében 6 garas a különbség -- megszakítás nélkül csak 15 g. 5 f., s itt megjegyzendő, hogy a Würzburg — Antwerpen vonalnak egy csekély részét képező Cöln — Würzburgi vonala 1 $\frac{1}{2}$ garassal drágább mint az egész vonal; — q) Antwerpen — München, Cölnben való megszakítással 34 g. 4 f. Mainzban megszakítva 28 g., tehát 6 g. 4 f. — holott a közvetlen szállítás csak 24 g. 5 f., s így Antwerpenből Münchenbe a szállítás 4 $\frac{1}{2}$ garassal olcsóbb mint az ezen utnak csak részét képező cöln-müncheni vonalon; ugyanigy van ez Passaual, miután Antwerpenből Passauba a viteldij 31 g. 6 f., Cölnből pedig 37 g. 6 f., — r) kávé, terpentinelaj, gyapju stb. Antwerpenből Münchenbe, Cölnben megszakítva 42 g. 10 f., Mainzban megszakítva 34 g. 5 f., s így a különbség 8 g. 5 f. Közvetlen szállításnál csak 34 g. 5 f., sőt Antwerpenből Münchenbe az ut 13 garassal olcsóbb mint Cölnből ugyanoda; — s) Antwerpenből Ludwigshafenbe, Cölnben megszakítva 17 g. 8 f., közvetlenül szállítva 10 g. 2 f., Cölnből Ludwigshafenba a díj 2 $\frac{1}{12}$ garassal drágább mint Antwerpenből ugyanoda. — t) gabna hüvelyesek stb. Antwerpenből Bécsbe, Cölnben megszakítva 36 g. 3 f., Mainzban megszakítva 33 g. 10 f. — Közvetlenül szállítva 29 g. 7 f. Antwerpenből Bécsbe a szállítás 1 $\frac{1}{4}$ garassal olcsóbb, mint Cölnből.

A különbözeti díjak által előidézett visszasság oly fokra hágott, hogy némely áruk szállítása olcsóbb, ha azok Bécsből vagy Münchenből nem közvetlenül Cölmbé, hanem Bécsből illetőleg Münchenből Antwerpenbe, s innen Cölmbé hozatnak, szóval az áruk előbb egy kis sétára vitetnek, hogy rendeltetésük helyére olcsóbban jussanak.

Ily viszonyok kétségkívül följosogitják a kereskedelmi világot panaszkodra. A különbözeti díjak rendszere nem más mint a vámpolitikában már legyőzött álláspont, mely a vasutaknál ellenkezőleg ép jelenleg virágzik.

A bizottság hosszú tanácskozás után azon eredményre jutott, hogy e téren az önségély, jelesül az üzleti világnak közvetlen uton való behatása eredményre nem vezethet. Kétségkívül versenypályák és versenyző forgalmi eszközök a különbözeti díjak ellen legjobb és legsikeresebb hatású eszközök volnának; de nem eléggé gyökeresek és hatékonyak, mert a különbözeti díjak nem származnak verseny hiányából, hanem ellenkezőleg a verseny idézte föl őket.

Szintén egyik alkalmas eszközül tünnek föl az, ha a vasutak végre engednének a kereskedelmi világ azon követelményének, hogy egyes kocsikat bizonyos díj mellett szállításra engednének át, tekintet nélkül arra, mi szállittatik azokban.

Azonkívül egyszersmind alkalmas a nyilvánosság minden eszközeivel agitativt kezdeményezni a különbözeti díjak ellen, s talán ez által a vaspályák vezetőit a kereskedők kívánalmainak teljesítésére birni. De mindezen s más eszközök csak a kérdésnek távol uton való megoldását eredményezhetnék, azonnal gyökeres segítség ez oldalról nem kínálkozik.

Valamint az üzleti életben mindenütt ugy a vaspályák üzleténél is az érvényre juttatandó főelv a szabadság elve, de azon josogított megszoritással, hogy e szabadság egyes helyek vagy tartományok természetes versenyképességét semmi esetre ne akadályozza. A vaspályákat ugyanis nem lehet egészen azonosítani más iparvállalatokkal, melyeknél a szabad verseny a döntő elem; mert lehet ugyan mondani, hogyha az egyik bánya a vasat drágábban adja, elme gyünk a má-

sikhoz, de az egyik vagy másik helynek feladója sohasem mondhatja azt, ha a díjszabályzat Mannheimba, Bécsbe, Münchenbe nagyon drága, elmegyek egy másik pályához; ha van is több pálya, mindegyik bizonyos egyédárusággal bír, mely által az üzletvilág érdeke fölött bizonyos fokig önkényszerűleg rendelkezik. A vasuti vonalak mellett fekvő egyes piacok érdeke teljesen hatalmukban van; viteldijaiktól függ, vajon az egyik piac még versenyképes a másikkal szemközt, a díjak rögtöni változásával a legszemesebb és legszolidabb számítást is megghiusithatja. A szabadság tehát a viteldijak meghatározásánál csak bizonyos korlátig igazolt; azontúl semmi esetre nem.

Mindezeknek tekintetbe vételével a bizottság a következő javaslatot indítványozza :

1. Az említett díjkülönbőségek, melyeknél ugyanazon vonalon a megszakasztott forgalom, a közvetlen forgalommal szemközt 20, 25, 30, 50 sőt 100 %-kal s azon fölül terheltetik, a magasabb díjjal sujtott vidékeket illetőleg indokolatlan tehert képviselnek, és a kereskedelmi és ipari érdekeket önkényesen veszélyeztetik.

2. Ezen visszasságok elhárítása céljából első sorban igen czélszerű, ha a forgalmi utaknak versenye mindenképen előmozdittatik, s ennél fogva a kormánynak sürgős feladata, hogy a német vasuti hálózat kiterjedésének minden akadályát eltávolítsa, és csatornák építése, valamint folyók szabályozása által a hajózást előmozdítsa.

3. Miután mindazáltal nem mindenütt állnak rendelkezésre versenyképes közlekedési eszközök, s ilyenek gyorsan nem is létesíthetők mindenütt, és azonkívül versenyvonaloknak tényleges léte mellett is a viteldijaknak czélszerű alakulása nincs biztosítva : — a 2 pont alatt említett mód nem tekinthető kielégítő segédeszközzül.

4. De azon indítvány, hogy a vaspályák a szállítást mázsa mértföldenkint egyenlő megszabott egységtétel alapján meghatározott viteldij szerint eszközöljék s más hasonló indítványok, melyek szintén a viteldijakat előre meghatározott szabályzat alapján kívánják megállapítani, szintén nem czélszerűek.

5. Ennélfogva minden egyes esetben szorgosan megvizsgálándó, vajon igazolt és jelentős érdekek önkényszerüleg károsítvák és veszélyeztettek-e vagy sem.

6. Ha a veszélyeztetés kitünik, úgy a panasz joga, és az alkalmazott díj megszüntetésének kötelezettsége magából a vaspályák természetéből, mint nyilvános intézetekéből foly, melyek a közjólét előmozdítására rendelvek.

7. Az általános forgalomban a dijszabályzatokban a különböző pályáknál egyenlő áruosztályzás kívánatos, és pedig a mennyire lehetséges a Németországgal összekapcsolt szomszédállamoknak, jelesen Hollandia, Belgium, Sveicz, Franciaország vaspályáival is egyenlő osztályozás.

Egyszerűség és áttekinthetőség lényeges kellékei egy rationalis osztályzásnak.

8. Bányászati és hutaterményekre — különösen kőszén, coaks, fémek, só, cement stb. — a legolcsóbb díjtétel (mázsa mértföldenkint 1 fillérnél nem nagyobb) és a kezelési költségül számított pótlékok teljes elhagyása, a közérdek szempontjából kívánatos.

Ezen indítvány tárgyalásánál hosszú — két napi — vita fejlődött ki, melynél mindazáltal az ellentétes szempontok koránsem jutottak éles kifejezésre, miután nagyobb részt azon nézet talált szószólokra, hogy a különbözeti díjak nem igazoltak, s hogy így azoknak elhárításáról kell gondoskodni. A vita, a mint a következőkből kitünik, leginkább csak ez indítvány egyes tételeinek módosítására szorítkozott

Többen, kiknek szószólójuk Hammacher (Essenből) volt, az indítványban nem láttak elég határozottságot. A közérdek szempontjából nem czélszerű, ha a vaspályák tetszésük szerint szabhatják meg a viteldíjakat s általában, hogy üzletüket tetszésük szerint intézheti; de másrészt a vállalatok magángazdasági szempontjából ismét nem kívánatos, hogy a pályák kezelésükben és a dijszabályzatok megállapításánál az államigazgatás tetszésétől s akaratától függjenek. A vaspályák külön állami kedvezmények, jelesen a kisajátítás kedvezménye mellett létesültek, s így nem tarthatnák igényt arra, hogy szabadalmazott állásukban egészen függetlenül, és teljesen szabadon működhessenek, másrészt az állam még sem

szabhat minden korlát nélkül a vaspályáknak föltételeket, különben az ily állapot a communismusra vezetne; senkinek sem lenne kedve a vasuti vállalatokba tőkét fektetni, mert minden pillanatban attól kellene tartania, hogy a vállalat üzleti előnyei az állam tetszetős intézkedései folytán meghiusíthatók. De ha így az államigazgatás beavatkozása bizonyos tekintetben nem igazolható is, a közgazdaság fontos érdekei követelik, hogy a vasutak által létesített visszásságok ellen kellő intézkedések történjenek.

Egy hatalmas eszköz a vasutak káros befolyása ellen abban állana, ha a vasutak elválasztanák üzletükből a továbbítást és tisztán csak a szállítással foglalkoznának, vagyis ide adnák az utat és a vonerőt meghatározott díj mellett más vállalkozóknak, kik azután a kocsiknak legjobb kihasználásáról gondoskodnának. Ezen uton a vasuti szállítás olcsóbb lenne, a nélkül, hogy az államsegélyt igénybe kellene venni. Az államtól a különbözeti díjak tekintetében gyökeres segélyt várni nem lehet; mert ha eddig a kávé olcsóbban szállított Stettinből Bécsbe, mint Stettinből Boroszlóba, s az állam közbenjárása hivatnék föl az ezen különbözeti díjak megszüntetésére, az eredmény hihetőleg az lenne, hogy Stettinből Bécsbe is drágábban szállítanának, mint eddig s ezzel valóban a közgazdaságnak nem nagy szolgálat tétetnék.

A hátrány, mely a különbözeti díjaknak tulajdonítatik és többszörös panaszoknak tárgyúl szolgál legtöbb esetben csak látszólagos, el nem hárítható. A közlekedési ügyben minden változás és átalakulás bizonyos kereskedelmi és helyi érdekeknek módosulását vonja maga után. Ily módosulás ellen nincs törvényes eszköz. Bármely eszköz alkalmaztatnék ez ellen, az gazdaságilag rontólag hatna, akadályozná a vasuti üzlet fejlődését, sőt sok esetben lehetetlenné tenné a helyi forgalom számára a viteldíjak leszállítását.

Az egyedüli sikeres, habár nem a különbözeti díjak ellen irányzott mód, mely által az állam a díjszabályzati ügyben gyökeres reformot létesíthetne abban áll, hogy tömegáruk szállítását a fillérdíj mellett követeli; ez nem sérti a vasutak érdekeit és a közgazdaságra nézve szintén nagy előnyt nyújt;

ezen intézkedés által a különbözeti díjak hátrányai is mellőz-
tetnek némileg, miután drága szállításról legalább a tömeg-
áruknál senkisép panaszkodhatnak.

Leginkább érvényre juthatna azonban az üzleti élet
kívánalma, ha az üzleti egyének nagyobb érdekeltiséggel
viseltetnének a vasutak kezelése iránt, s mint részvényesek
ezen érdek érvényre juttatását lehetőségessé tennék.

M o l l (Mannheimből) már nagy előnyt látna abban, ha a
belforgalomban a vasutak lehetőleg egyenlő díjakat alkalmaz-
nának mázsamértőföldenkint, miután így a belföld különböző vi-
dékei mesterséges módon versenyképeségükben nem akadályoz-
tatnának, de ezen egyenlő díjak nem állami kényszer, hanem
társadalmi úton lennének meghonosítandók. A nemzetközi for-
galomnál a tapasztalás azt mutatja, hogy a különbözeti díjak
leginkább a külföld gazdasági állapotainak előnyére szol-
gálnak, s a belföld érdekeit több tekintetben veszélyeztetik;
ép ezért elvül föl lenne állítandó, hogy a közvetlen forgalomban
a díj sohase legyen kisebb, mint a megszakított forgalomban,
és ezen elv keresztülvitele is a közvéleményre való hatás
által lenne eszközözendő.

Dietrich (Berlinből) a vaspályáknak megadná ugyan
a jogot, hogy viteldíjaikat szabadon meg határozhassák, de
követelné, hogy az egyszer meghatározott díjakat mind saját
forgalmukban, mind a csatlakozási forgalomban is egyenlően
s kivétel nélkül alkalmazzák. Nagyon is igaz, hogy a vitel-
díjnak a csatlakozási forgalomban ez által követelt fölemelése
meg fog fosztani némely pályát a már jelenleg általa esz-
közölt nagyobb forgalomtól, de másrészt, ha azon díjszabály-
zat minden pályán általánosan fogna alkalmaztatni, s így egy
pálya sem fogna előnnyel birni a másik pálya fölött, e félt
hátránynak előbb utóbb el kell enyésznie. Miután mindazáltal
tapasztalati tény, hogy az átmeneti forgalom vagy a hosszabb
szállítás kevesebb költségekbe kerül, mint a rövidebb és sa-
ját szállítás, a költségesebb szállításnál az alapviteldij mellett
még némi pótlékot lehetne alkalmazni.

B ö h m e r t (Bremából) félre nem ismeri azon hátrányo-
kat, melyek a különbözeti díjak által némely üzleti helyekre
hárultak, — de e kérdésnél is mindenekelőtt a gazdaság

alapelvét az egyéni szabadságot és a forgalmi szabadságot kívánná kellő figyelemre méltatva látni.

A szabadság és az önérdek a forgalmi életnek legbiztosabb s leghatékonyabb szabályozói. Ezen szempontból kiindulva meglehet czáfolni mindazon indítványokat, melyek odaczeloznak, hogy a vasutak a dijszabályzatok megállapításánál bizonyos előre meghatározott törvényhez szoríttassanak. Lehetetlen azt követelni, hogy a vaspályák mázsamérföldenkint egyenlő díjtételeket alkalmazzanak; mert pl. a hanza városokból a Sveiczba három vaspályavonal versenyez egymással, e vonalok Bajorország, Baden és Württembergben mennek keresztül és különböző hosszúságúak; ha a vasutak egyenlő díjakhoz szoríttatnának, kiváltság adatik a legrövidebb vonalnak, szóval monopolum honosíttatik meg, mely ellen az üzleti élet s a közgazdaság állandóan küzd és megsemmisítenék a verseny, melynek uralmát mindenütt érvényre juttatni akarjuk. Az átmenő forgalom az egyes vonalok viszonyai s az egyes világpiaczkok törekvései által indokolt. A francia vasutak több ízben azon voltak, hogy az áruforgalmat Rotterdamból a Sveiczba saját vonalaikra terelhessék, e célból roppant megfeszítéseket tettek, és oly díjkedvezményeket engedtek, hogy volt idő, midőn például Brémából az árukat Rotterdamba küldték, hogy csak a Sveiczba az olcsóbb francia viteldíjakat élvezhessék. Nem maradt tehát más hátra, mint hogy a Hanza városok kérve kérjék a német vasutakat arra, hogy a forgalom érdekében ezen kereskedelmi irányban díjleszállításokat nyujtsanak. Indokolt volt-e, hogy a német pályák e kérelemre hajoltak és a forgalmat ismét a német pályákra terelték?

E kérdésre alig lehet tagadólag válaszolni.

De a különbözeti díjak alkalmazása lehetővé teszi a vasutaknak azt, hogy magában a belforgalomban is a díjakat leszállíthassák; mert a vasutak kényszerítve vannak az átmenő forgalom érdekében nagyobb forgalmi eszközöknek beszerzésére, s ezen forgalmi eszközök minél teljesebb kihasználása céljából nagyobb forgalomra törekszenek, és mivel nagyobb forgalmat csak olcsóbb díjak mellett vélnek lehetőnek, sok esetben a belföldi forgalom számára is a viteldíjat leszállítják.

Ha így a különbözeti díjak általában véve indokolatlannak föl nem tűntethetők, mégis azon kérdés támad, mikép lehet tehát a különbözeti viteldíjknál mutatkozó visszásságokat elhárítani. E kérdés is megoldását találja a vasutak saját érdekében, mely hosszú időn át nem maradhat a forgalom érdekével ellentétben. Alig képzelhető a vaspályáknak oly eljárása, mely által nagy forgalommal bíró helyeket vagy gazdag iparral dicsekvő vidékeket forgalmukban illetőleg iparukban a különbözeti díjak által megsemmisíteni akarják.

Hisz ily eljárásnál maguk a vasutak szenvednének leginkább. A vasutak érdeke a kereskedés érdekével állandóan együtt jár, és csak azon kell lenni, hogy kölcsönös érdek kölcsönösen fel is ismertessék. A vasutak elvégre maguktól is oly módozatokat fognak találni, melyek által a különbözeti díjak hátrányai el fognak enyészni, de állami kényszer e téren nem kívánatos. A vasutaknak célja, hogy jövedelmet szerezzenek s így joggal saját érdekük által vezéreltetik magukat. A kereskedő joggal bír arra, hogy a vasutakkal érintkezésbe tegye magát bizonyos viteldíjtételek leszállítása tárgyában, de óvakodjunk attól, hogy e viszony szabályozására állami segílyt követeljünk. A jól értett magánérdek előbbutóbb megegyezik a közérdekkel, és így az összhang ezen viszonyokban előbb-utóbb beáll.

Sikeres eszközt a különbözeti díjak tárgyában javasolni a priori nem lehet; legcélszerűbb lenne még, ha a kereskedelmi gyűlés a német vasuti egylettel együttes tanácskozásokat indítna meg, és ezen közös tanácskozások alkalmával megállapítná azt, mi ezen téren legmegfelelőbb lenne.

Schöller (Boroszlóból) hasonlókép az általános szabadság elve mellett küzdött és a viteldíj leszállítását még az esetre is kedvezően fogadja, ha az a helyi forgalom javára nem szolgál. Senki sem panaszkodott még a díjtételek leszállítása ellen; már pedig a különbözeti díjak sehol sem lehetnek úgy, hogy némely vonalokon a díjak felemeltetnek, hanem igenis úgy, hogy a díjak leszállíttatnak. Ha valaki azt állítja, hogy ezen díjleszállítás által károsulást szenvedett, azt be kellene bizonyítania. E bizonyítást némelyek az által vélték létesíthetőnek, hogy utaltak azon körülményekre, melyek

szerint ily díjkülönféleségek következtében nem természetes és önkénytes verseny idéztetik föl, továbbá, hogy a belforgalomnak kell az olcsó nemzetközi forgalomból támadható veszteségeket kárpótolni, s így a belforgalom drága marad. De mindkét állítás hamis. A vasutak nem idéznek elő mesterséges versenyt, nem azért szállítják le a viteldíjakat, hogy bizonyos áruknak mesterségesen keletet szerezzenek, hanem azért, hogy a bizonyos helyen már is nagy kelettel bíró áruk nem az eddig haladt úton szállíttassanak rendeltetési helyeikre, hanem saját pályáikon át. Nem áll az sem, hogy a különbözeti díjak veszteségeit a helyi forgalomból kívánják a vasutak fedezni, és pedig azért nem, mert a különbözeti díjak meghonosításának célja épen a forgalomból várható nyereség; különben egészen indokolatlan lenne a vasutaknak ebbeli törekvése.

Stahlberg a különbözeti díjak kérdésénél tekintetbe kívánja venni a nemzet forgalmi életének egészét. Ezen összeség számos külön érdeket zár magába, minden érdeket külön kielégíteni alig lehet, s ez a különbözeti díjak kérdésénél is áll.

A vita befejezte után a gyűlés következő határozatban állapodott meg:

1) A kisajátítási jog élvezete mellett épült vaspályák nem tekinthetők oly üzleti vállalatokul és a törvényhozás részéről nem eshetnek hasonló bánásmód alá, mint azon vállalatok, melyeknek tetszés szerinti kezelése és üzése a tulajdonostól függ. Ellenkezőleg a német birodalom törvényhozásainak és kormányainak joga és kötelessége arról gondoskodni, hogy a vaspályák közczéljuknak megfelelően az ország gazdasági érdekeinek előmozdítását lehetségessé tegyék. De ezen a vasuti kezelésre való hatás csak az okvetlenül szükségesre terjedjen, nehogy a tőke a vasuti vállalatoktól elijesztesék, és így a vállalkozási szellem hátrányt szenvedjen.

2) A vasutak ellen emelt számos panasz elhárítása céljából szükséges, hogy a forgalmi utak egymás közti versenye minden módon előmozdittassék, hogy a versenypályák létesítését gátló törvényi és közigazgatási akadályok elháríttassanak, hogy csatornák, folyamszabályozások és a hajózásnak

egyéb könnyítései létesüljenek, valamint hogy az ujonnan alakuló vasutak a mennyire az törvényileg lehetséges következőkre szoríttassanak:

a) léptessék életbe a tömegárak szállítása esetében 10 mértföldeknél nem rövidebb [távolságnál is az egyfillérdíjat;

b) vegyék át átmeneti illeték követelése nélkül az egyik pályáról a másikra menő árukat;

c) eszközöljék a kezelést az ipar vállalatok által épült magáncsatlakozási pályákon az önköltségek egyszerű megtérítése mellett;

3) A különbözeti díjak, ha ezek alapos versenyérdekek által nem igazoltak és a vasuti vállalat pénzügyi érdeke az eddigi aránytalan magasságu helyi díjak megtartását nem követeli, önkénytes módon megváltoztatják azon természetes föltételeket, melyek mellett a kereskedés és az ipar termel és szállít. A különbözeti díjak ily esetekben az ország gazdasági érdekeivel ellenkeznek.

A vasutak által saját érdekükben meghonosított minden díjleszállítás, még ha az nem alkalmaztathatnék is azonnal az egész forgalomban (jelesül a helyi forgalomban), a közérdek szempontjából kívánatos.

4) A kereskedelmi világnak élénk érdekeltsége a vasuti vállalatok alakulásánál és igazgatásánál az előforduló visszásságok elhárítására igen hatékony eszközül ajánlható. Különösen arra kellene törekedni,

hogy szétválasztása által azon gazdasági tevékenységeknek, melyekből a vasuti kérdés összealakult a szállító eszközöknek és a mozdorének jobb kihasználása s ez által a viteldíjoknak leszállítása eredményeztessék; valamint arra,

hogy a különböző vasutak viteldíjszabályzataiban az áruosztályozás Németország határos országainak osztályozásaival lehetőleg öszhangzásban egyenlővé és egyszerűbbé tétessék.

5) A kereskedelmi gyűlés fölkéri állandó bizottságát, hogy a német vasutügy és törvényhozásának reformját folytonos figyelemmel kísérje és a vasutügyet a következő gyűlés alkalmával ismét napi rendre tűzze. —

A mint a tárgyalásokból s a határozatokból kitűnik, a kereskedelmi gyűlés a különbözeti díjak visszas következmé-

nyeinek elhárítására, tehát a tárgyalás alá bocsátott kérdés tulajdonképi lényegére határozott feleletet nemcsak hogy nem adott, hanem a forgalom könnyítésére vonatkozó általános elveken kívül a különbözeti díjakat illetőleg bizonyos tekintetben homlok ellenest ellenkező határozatokat is mondott ki, a mennyiben ugyanis a határozat 3. pontjában egyrészt az mondatik: minden a vasutak saját érdekében hozott díjengedmény, még ha azonnal a forgalom minden nemére (a helyi forgalomra) nem alkalmaztatik is, kívánatos; — tehát ezen elv által kimondja, hogy a különbözeti díjak előnyösek; — de másrészt ismét elvül állítja föl, hogy a különbözeti díjak, melyek alapos versenyérdekek által nem igazoltak, a gazdaság érdekével ellenkeznek.

A tanácskozmányok tehát sem elvi, sem gyakorlati tekintetben a kérdést meg nem oldották és positiv eredménnyel nem bírtak; s habár a gyűlés bizottságát utasította is, hogy a vasuti viszonyok terén folytonos figyelemmel kísérje a felmerülő mozzanatokot, a bizottság gondosan óvakodott a különbözeti díjak kényes kérdését ismételve a gyűlés elé hozni, s a legközelebb 1868-ban Berlinben tartott gyűlésen a vasuti szállítás ügyét hozta szőnyegre s a díj kérdését egészen mellőzte (L. Verhandlungen des dritten deutschen Handelstages zu Frankfurt a. M. vom 25. bis 28. September 1865).

V.

Az 1872-ben a különbözeti díjak tárgyában a német birodalom által hivatalból egybehítt szakértekezlet tanácskozmánya.

Németországban a különbözeti viteldíj kérdése legujabban ismét tüzetes nyomozásra szolgáltatott alkalmat. 1871-ben ugyanis a sagau-sprotaui gazdasági és erdészeti egyesület a német birodalmi gyűléshez azon kérelemmel járult, hogy a törvényhozás a vaspályák különbözeti viteldíjait szüntesse meg, és hogy a viteldíjak hozassanak helyes arányba a távolsággal. A kérvényező bizottság, melyhez az ügy került, napirendre térést javasolt, ámde a német birodalmi gyűlés a kérvényező bizottság jelentésének tárgyalásakor utasította a birodalmi

kancellárt, hogy a vasuti különbözeti viteldij kérdését a mezőgazdaság, a kereskedés, az ipar és a vasuti igazgatóságok köréből kiszemelendő szakértők meghallgatásával tüzetesen vizsgálja meg és a vizsgálat eredményéről ugyancsak a birodalmi gyűlésnek tegyen jelentést.

Ezen utasítás folytán egy szakértekezlet hivatott egybe, mely 1872. márczius 18. és következő napjain tanakodott, s melyben következő egyéniségek vettek részt; mint a mezőgazdaság képviselői: dr. Reuning, földbirtokos és titkos kormánytanácsos, Guradze-Gogolin földbirtokos, Rodbertus Jagetzow földbirtokos, báró Gemmingen földbirtokos és Nathusius (Alt. kaldensleben) földbirtokos; — mint az ipar és a kereskedés képviselői: Stephan kereskedelmi és tengerészügyi tanácsos, Schnoor kereskedő, Weidert kereskedő, Zuckschwerdt kereskedő, dr. Meyer a német kereskedelmi gyűlés vezértitkára; — mint a magánpályák képviselői: Offermann titkos kormánytanácsos, Zenke titkos kormánytanácsos és Krönig kormánytanácsos; — mint az állampályák képviselői: Brefeld királyi porosz kormányzósági ülnök és Mohn királyi württembergi pénzügyi tanácsos.

A szakértekezleten két élesen elváló párt állt egymással szemközt; egyrészt a mezőgazdasági képviselők, kik határozottan a különbözeti viteldíjak ellen szólaltak föl, — másrészt a kereskedelem, ipar és a vasuti igazgatóságok képviselői, kik ismét az említett viteldíjakat igazoltaknak tekinték. A vita igen elkeseredett és éles kifejezésekkel telt volt, és legalább a szakértekezlet tagjai közt a kérdés békés kiegyenlítésére semmi eredménnyel nem volt, minek oka nagy részben a kölcsönös indulatosság és az a priori elfogultság volt.

A szakértekezlet mindenekelőtt megállapítani igyekezett, mi tulajdonképen a különbözeti viteldij. E tekintetben Meyer mindjárt a tanácskozás elején azon álláspontot vitatta, hogy különbözeti viteldij nincs is.

Vannak viteldij különbségek, s ha ezek tekintetnének különbözeti díjakul s ezeknek megszüntetése czéloztatnék, úgy azt csak oly tartalmu drakoni törvény által lehetne elérni, mely minden vaspályán mértföldenkint és mázsánként csak ugyanazon viteldij mellett engedné meg a szállítást.

Minden, mi ezen törvénytől eltér, különbözeti jelleggel bír. A különbözeti viteldíj jelentősége iránt a viteldíjnak természeténél és következményeinél fogva a nézetek nagyon is eltérők. Szóló nézete szerint a különbözeti viteldíjak haladási viteldíjak, mert haladást jeleznek az előbb említett drákoni törvénnyel szemben és olcsóbb szállításra adnak alkalmat; vannak ellenben mások, kik a díjak alatt csak azokat értik, melyek személyes érdekeiket hátráltatják, a többi viteldíjakat nem érintik e névvel. Moh n ezzel mintegy kapcsolólag ismét azt állítá, hogy minden vasuti díj bizonyos tekintetben különbözeti, s egyszersmind három nemű különbözeti díjat sorolt fel: a viteldíjakban két elemet lehet megkülönböztetni, ugyanis egyrészt tekintet nélkül a távolságra mázsánsként meghatározott tételt foglalnak magukban, és másrészt mázsa és mértföldenként emelkedő tételt és ily természetűek majdnem mindenütt az ugynevezett szabálydíjtételek (Normaltariffe), melyek ép azért különbözeti természetűek, mert egy a távolsággal nem változó megállapított tételt foglalnak magukban.

Ezután vannak díjtételek, melyek Dél-Németországban lépcsőzetes (staffelförmig) viteldíjaknak neveztetnek; ezen díj is egy állandó tételt tartalmaz, a szállítási tétel pedig csökkenő lépcső szerint alakúl, azaz aránylag kisebb lesz, minél távolabb szállítatik a tárgy. Végül vannak még különleges viteldíjak (Specialtarife), melyeknek lényege abban áll, hogy valamely messzebb fekvő helyre egy összdíjtételt nyújtanak, s ezen összdíjtétel kisebb, mint egy közbeeső helyre való szállítás díja. Krönig arra utalt, hogy némelyek különbözeti viteldíjnak mondják azokat, melyeknél nem vétérik alapúl mértföldenként ugyanazon egységtétel, holott mások ismét csak azokat tekintik ilyenekül, melyeknél a távolabbi állomásokig olcsóbb a szállítás, mint a közelebb fekvőkig.

Ezen nézetekkel szemközt a mezőgazdasági képviselők különösen azon visszásságokra kívántak utalni, melyek tényleg a különbözeti viteldíjakból következnek; Gemmingen különösen azt kívánta megvizsgáltatni, vajon nem egyenlő viteldíjak alkalmazása által tényleg mutatkoznak-e ily visszásságok, bármikép neveztesse is ezen viteldíjak. Rodbertus ugyanezen álláspontot foglalta el, egyuttal kimu-

tatni igyekezett, hogy a különbözeti viteldij definitióját adni a legnehezebb feladat e világon.

Ezen nézethez a többség járult és anélkül, hogy a különbözeti viteldij fogalmával tovább törődött volna, a következő viszonyok beható megvizsgálását tűzte ki tárgyalási alapul :

a) díjgyenetlenségek, melyek az egyenlőkép megállapított kezelési díj tételből keletkeznek;

b) díjgyenetlenségek, melyek a lépcsőzetes díjszabályzatból erednek;

c) díjgyenetlenségek, melyek mértföldtétel tekintetbe vétele nélkül alkalmazott különleges díjszabályzatok folytán jelenkeznek;

d) díjgyenetlenségek, melyek a különböző pályák különböző osztályzata folytán mutatkoznak.

A szakértekezlet a kitézött első pontnál következő eredményre jutott: »igazoltnak ismeri el, hogy a vaspályák rendes díjtételükbe állandó pótlékot foglaljanak, mely alkalmasnak tűnik arra, hogy a fel és a leadási állomáson felmerülő költségek, tekintet nélkül a szállítási vonal hosszára, megtérítesenek«, de egyuttal lehetetlennek találta egy az önköltségekre alapított oly szabálynak megállapítását, melynek alapján vasuti szállításnál a kezelésidő pontosan ki lenne tudható.

A második pontnál a lépcsőzetes tételek ellen a mezőgazdasági képviselők támadást intéztek, jelesen igazságtalannak mondták a lépcsőzetes díjtétel benső elvét, mely szerint minél hosszabb vonalon terjed a szállítás, annál olcsóbb a viteldij; azonkívül azért is rosszalandónak mond k ez elvet, mert minden rendszer nélkül szokták alkalmazni. Ez állítást több példával is fölakarták világosítani; így egy ízben 1.4 mértföldnyi távolságra pályamértföldenkint a díjtétel 0.557 ezüst garas, holott 59.5 mértföldre 0.039, — egy más esetben 1.4 mértföldre 0.357 és 59.5 mértföldre 0.134 garas vetetett.

Ezzel szemközt a szakértekezlet többi tagja kimu a ta a lépcsőzetes díjtétel benső és valódi okát, mely abban kereendő, hogy hosszabb vonalakra való szállításnál az üzleti készülék, a mozdonyok és kocsik, valamint a kezelési szemlyzet sokkal jobban használható ki, mint a rövid vonalokra szolgáló

szállításoknál. Különösen fontos a lépcsőzetes díjszabályzat oly nyers anyagokra, melyek csak bizonyos helyeken nyeretnek, például kőszén, ércz, mész és más effélékre. A vaspályák földadata ezen anyagokat lehetőleg mindenhová szállítani, hogy így használhatókká legyenek; de erre nézve a lépcsőzetes díjtétel szükséges, mert azt nem lehet követelni a vasutaktól, hogy ily szállítmányokat igen rövid vonalokon is ép oly olcsón szállítsák, mint igen hosszúakon; ha a lépcsőzetes díjtételek alkalmazása megtiltatnék, a vasutak ily anyagokat messze tájékokra szállítani nem fognák. A szakértekezlet végül szótöbbséggel a következő határozatot mondta ki: »a lépcsőzetes díjtétel elve az által teljesen indokolt, hogy hosszabb vonalra szóló szállítmányok a vonzerők, szállítási közegek és a személyzet jobb kihasználása és az idővesztés elkerülése folytán olcsóbbakul jelenkeznek, mint a rövidebb vonalokra szólók.

Ezen elhatározás ellen a mezőgazdasági képviselők szavaztak, kik közül mindazáltal hárman a lépcsőzetes díjtételeket indokoltaknak találták a fűtő anyagok szállításánál, de csak is ez esetekben.

A vita csak a harmadik pont tárgyalásánál fejlődött ki, mely a különbözeti díjtételek tulajdonképi fajára irányult.

Itt mindkét nézet határozott álláspontot foglalt el, és mindkét párt a lehető legélesebb fegyverekkel küzdött.

A mezőgazdasági képviselők a különbözeti díjtételek ellen szállaltak föl, leginkább azért, mert a külföldi gabna-termelés a különbözeti viteldijak segélyével a belföldi gazdaság eredményét, illetőleg a mezőgazdasági termények kelen-dőségét veszélyezteti.

Rodbertus kiemeli, hogy a közérdek épúgy mint a kereskedés határozottan a különbözeti díjak ellen nyilatkozik. Vasuti díjtételek hatása következtében egykor virágzó kereskedelmi városok előbbi jelentőségüket elvesztették, és gazdag városokból szegény helységekké lettek. Szintén kétséget nem szenved az, hogy a különbözeti díjak folytán a belföldi mezőgazdaság versenyképtelenné tétetik, mert a belföldi termés nem szállittatik oly olcsó díj mellett, mint milyennek a külföldi termés a különbözeti díjtételek folytán örvend. A

vasutak a különbözeti díjak alkalmazása folytán oly hatalommal bírnak, melylyel az összes vámpolitikai rendszert megíusíthatják. A védvámokat enyhíthetik, mert a védvám által sújtott czikkeket kedvezményezett különbözeti díjjal szállítják; s ellenkezőleg a belföldi védett terményt magasabb viteldíj alkalmazása következtében megdrágítják; így az angol köszén az előpomeráni kikötőkből sokkal magasabb díjtétel alá esik, mint a westpháliai vagy a felsősiléziai bányákból jövő. Mily visszásságok mutatkoznak a különbözeti díjak alkalmazása folytán, kitűnik következő példákból: — Stettinből közvetlen összeköttetés s így különbözeti díjak állanak fön, de Wolgastból nem, ennél fogva kénytelenek a wolgasti festőfamalmok küldeményeiket Stettinbe szállítani, hogy onnan tovább a különbözeti díj előnyeit élvezhessék; Stettin, Berlin és Görlitzen át mázsánként 5 ezüst garas $9\frac{3}{8}$ fillért fizet, holott a csak tíz mértfölddel távolabb Wolgast ugyanazon irányban háromszor annyit fizet, tehát a szállítás olcsóbb Stettinen át.

Reuning mindenekelőtt arra utal, hogy a vasutak mint közlekedési eszközök épúgy mint a távirda, a posta, a csatornák, hidak, közutak, oly közös jellegű intézmények, melyeknek célja koránsem az, hogy minél nagyobb pénzügyi eredményeket szolgáltatassanak. Ezen utóbbi intézmények az állam részéről rendszerint még tetemes költségeket is igényelnek. A vasutak ugyanazon közgazdasági hivatással bírnak, mint melylyel a távirdák vagy a posta, és mégis a vasutaknál a vállalkozók a vállalat után járadékot követelnek, s így kizárólagos pénzügyi célú tűznek ki számukra, a mi épen nem igazolt. A törvényhozás a vasutakat rendkívüli szabadalmakkal és kiváltságokkal ruházta föl; így a vasutak építésénél a kisajátítási eljárás engedtetik meg, a vasuti vonalon egyéb járművek nem közlekedhetnek stb. E kiváltságok soha sem engedelyezettek volna, ha föllehetett volna tételezni, hogy a vaspályák azokkal visszafognak élni; e szabadalmak azért adattak, hogy a vasutak a forgalmat és vele a közgazdaság érdekeit előmozdítsák azon vidékeken, melyeken keresztül haladnak. Mindaddig míg a vasutak a közérdeknek megfelelőleg működnek, megérdemlik a kapott kiváltságokat. De mihelyt a vasutak

azon pontra jutnak, hogy azon vidékeket, melyeken átvonulnak, károsítják; mihelyt e vidékeket arra készítetik, hogy az ott termett termékeket azért adják olcsóbban, mivel a külföldnek, jelesül Magyarországnak, Oroszországnak nyújtott kedvezményes viteldijak következtében a külföldi termények a belföldi czikk árát leszállítják: — ekkor a vasutak közgazdasági hivatásuknak már meg nem felelnek.

A mezőgazdasági képviselők koránsem kívánják azt, hogy a vasutak saját érdekeikben károsuljanak: de követelik, hogy legalább ugyanazon díjtételek alkalmaztassanak a belföldi forgalomban, melyek a magyaroknak, a ruméneknek vagy az oroszoknak nyujtatnak. A vasutak, melyek a külföldnek előnyösebb díjtételeket adnak, belföldön versenyt ébresztenek. A verseny mindenesetre üdvös, de oly verseny, mely a kedvezményezett külföld részéről a belföld rovására mesterségesen tápláltatik, nem lehet kívánatos, és ép ezt teszik a vasutak a különbözőzeti viteldijak által.

A különbözőzeti viteldijak hatását a gabna árának leszállítására nézve pontosan ugyan alig lehet megállapítani, de talán nem lesz nagy a tévedés, ha a belföldön termelt buza, rozs és árpa minden mázsájánál 10 garasnyi árcsökkenés vétetik föl. Ezen 10 garas erejéig gyöngébb a német gabna termelők versenye a külfölddel szemközt. Föltéve, hogy Németországban egy-egy főre évi szükségletül 7 mázsa gabna és hüvelyes jut, és hogy a népesség kerekszámban 40 millió lélek, ugy 1 garasnyi mesterséges árcsökkenésnél a mezőgazdaság $9\frac{1}{3}$ millió tallért veszít, és 10 garasnyi csökkenésnél $93\frac{1}{3}$ milliót; és ez áldozatúl hozatik a végből, hogy Magyarország a kedvezményezett viteldij mellett termékeit Németországba hozva, pusztáit mivelhesse, hogy Oroszország, Gácsország és Ruménia olcsóbban szállithassák és szolgáltatthassák terményeiket.

Pedig az országnak ily kereskedésből nincs nagy előnye. Németország elfogadja a külföldi gabnát, de érte kész pénz ad, a külföld nem fogad árút cserébe, mivel ezen országokban hiányzik még a fogyasztási erő; ha a német ipartermények ki is vitetnének oda, fogyasztókra nem akadnának. A Magyarországból jövő gabnavonatok rendesen üresen mennek vissza, nem találnak visszrakmánya.

A különbözeti viteldijak sok helyütt már a mezőgazdaság hanyatlására tényleg vezettek is, és ez semmi esetre nem lehet az állam és a közgazdaság érdekében.

Sokan azt állítják, hogy a különbözeti viteldijak a vasutakra nézve pénzügyi előnyökkel járnak, és jövedelmüket tetemesen szaporítják. Közelebbről vizsgálva a tényeket alig lehet ezen állítást igazoltnak tekinteni. Igaz, hogy a különbözeti díjak folytán roppant mennyiségű gabnanemek szállíthatnak, de tekintetbe kell venni, hogy ezen vonatoknál megfelelő visszrakomány nem szokott kinálkozni, s hogy így a kezelési költségek azon vonatok által szaporodnak, melyek a telt vonatoknak megfelelnek; és ily számítás mellett már a nyereség koránsem lesz oly nagy, mint azt a vasutak kimutatják. Egyébiránt a különbözeti díj mellett jelenleg szállított terhek el nem maradnának akkor sem, ha nem ily kedvezményes díjak alkalmaztatnának. A gabna-export országok gabnájuk számára nem igen találnak más kiviteli utakat, s így a szállítványoknak tetemes része továbbra is megmaradna a vasutak szállítása számára, mi által elég nagy jövedelmet szerezhetnének a nélkül, hogy az ország mezőgazdasági érdekeit oly szomorúan sujtánák, mint ez jelenleg történik.

Ezen érvek alapján szóló a mezőgazdasági képviselők általános helyeslése közt következő indítványnyal lépett föl: 1. a különbözeti díjak és a refaktiák a közgazdaságra és különösen a mezőgazdaság jelenére épügy mint leendő fejlődésére nagy mértékben káros hatásuak; — 2. a vasutak ezen díjak alkalmazása által visszaélnek azon kiváltságokkal, melyeket a közgazdaság előmozdítása céljából nyertek; — 3. csak a birodalmi törvényhozás segíthet ezen visszaéléseken; az egyes államok ezt nem tehetik; a birodalmi törvényhozás erre épügy jogosult, mint kötelezett is; — 4. de a segítség csak akkép lehetséges, ha a vasutaknak megadatik ugyan a jog arra nézve hogy a díjakat belátásuk szerint szabályozzák, de egyuttal arra köteleztetnek, hogy ugyanazon áru számára mázsa és mértföldenkint csak egy díjtételt alkalmaznak, valamennyi refactiát megszüntetnék, és a tényleges kiadásoknak megfelelő kezelési díjakat szednék.

Reuning indítványa és érvelése után a mezőgazdasági

képviselők nagyobbára az általa fölhozottakat ismételték vagy erősítették újabb adatokkal. b. Gemmingen nézete szerint a különbözeti díjak nem a vasuti üzlet lényegének természetes következményei, hanem egyszerűen a pályáknak egy-mással folytatott versenyéből eredtek. Ha tényleg károk következtek a versenyből, korlátozni kell azt. A különbözeti díjaknál ennél fogva leginkább az általuk elért hatást kell megállapítani, ez pedig Németországban kétségtelenül károsnak bizonyult, s így Németországban a különbözeti viteldíjak módosítása vagy esetleges megszüntetése okvetlenül indokolt. A különbözeti viteldíjak következtében a német mezőgazda termése, különösen gabna termése a külföldi gabna által versenyképtelenné tétetik. Sokan azt javasolják a német földbirtokosoknak, hagyják el az eddig követett művelési módot, szorítsák meg a gabnatermelést és termeljenek mást; jelesül forduljanak a takarmány termeléshez. E javaslatot a német mezőgazdák már rég tényleg alkalmazzák, csak hogy mindennek meg van a maga természetes határa, melyen túllépni nem lehet; a német égalj nem olyan mint az angol, nem létesíthetni itt a nyáron át angol réteket, s a marha télen nem hajtható ki a legelőkre. Az állattenyésztés Németországban télen istállózást követel, s ehhez szalma és alom kell; szalma pedig csak gabnatermelésből nyeretik. A természet jelölte tehát ki a határt, meddig kell mindenesetre gabnatermeléssel foglalkozni és Németország sok vidékén tényleg már is elékeztek e határhoz; itt tehát hasztalanok azon jó tanácsok, melyek más gazdasági rendszer meghonosítását sürgetik. A német mezőgazdaság csak rossz években nyújt előnyöket, mert a gabna ilyenkor magas áru, s a belföldi gabna versenyezhet a külföldivel, már pedig nagyon szomorú állapot az, midőn a gazdaság jövedelmező rossz években és nem jövedelmező jókban; ily természetellenes állapotra vezetett a különböző díjak rendszere.

Nathusius azt találja, hogy a különbözeti díjak kérdése oly zavaros, hogy e tárgyban tulajdonkép senki sem tájékozott; minél tovább vitatkoznak e tárgyról, annál bonyosultabb lesz az. Legtöbb szakértő azt mondja, ha nem volnának a különbözeti díjak meghonosítva, senki sem gondolna

azok meghonosítására s ép ezért azt hiszi, hogy e díjak megszüntetésére kellene törekedni. —

Míg a mezőgazdasági képviselők határozottan a különbözeti díjak ellen harcoltak, és azoknak semminemű jogosultságát elismerni nem akarták : addig az ipar, kereskedés és a vasutak képviselői ismét teljesen ellentétes nézetben voltak ; de e nézetben ép oly mereven megmaradtak s mellőztek minden közvetítői irányt, mint az ellenkező nézetnél a mezőgazdasági képviselők. A fontosabb és figyelemre méltóbb nézetek a következőkben foglaltatnak.

Schnoor főlemliti, hogy a kereskedelmi világ kezdetben szintén a különbözeti díjak ellen küzdött, de utóbb belátta, hogy e díjak nem mellőzhetők, s hogy épen a közgazdaság érdekeit előmozdítják.

A mezőgazdák, kik jelenleg a különbözeti díjak ellen annyira kikelnek, előbb-utóbb szintén megfogják változtatni nézeteiket. Az előnyök, melyek kezdetben a különbözeti díjak folytán csak egyes czikkeknél és egyes irányoknál nyújthatnak, rendszerint később a helyi forgalomnak is engedtetnek, s így a különbözeti díjak a vasuti szállítási díjak olcsóbbakká tételére igen előnyösen hatnak.

Meyer a mezőgazdák kíváncsiainak ellen különösen arra utalt, hogy a vasutak a nemzetközi forgalom számára kiszabott különbözeti díj olcsó tételét a belforgalom számára nem általánosíthatják, és ha a vasutak arra szoríttatnának, hogy minden szállításnál ugyanazon díjak alkalmaztassanak, mindenesetre a különbözeti díjak megszüntetnének, s egyenlően drága díjak alkalmaztatnának a nemzetközi szállításnál is. De ezen rendszer koránsem volna előnyére a mezőgazdáknak, ők meg nem szabadulnának Oroszországtól, Ruméniától és Magyarországtól, hanem csak az éretnek el vele, hogy ezen gabnanemek más úton jönnének az országba. Határozottan tagadja azon több oldalról támogatott állítást mintha a különbözeti díjak tisztán a vaspályák versenyének eredménye volna.

Minden vaspálya saját üzletéből is ösztönszerűleg megéri, mikor kell leszállni a viteldíjakkal ; gyakran sűrű forgalom folytán kénytelen forgalmi eszközeit szaporítani, utóbb e

forgalom megszűnik, s a megszaporitott eszközök legalább némi értékesítése céljából leszállítja a viteldíjat, hogy így nagyobb forgalmat létesítsen. A vasutak nem ártottak a német mezőgazdaságnak sem, mert különben nem emelkedett volna a föld értéke; meg lehet, hogy a mezőgazdaság nem fejlődött oly rohamosan, mint a közgazdaság más ágai, de ebből koránsem következik az, hogy hanyatlott, és mindenesetre sokkal jobb, hogy a közgazdaság három főalakja közül a kereskedés és az ipar igen gyorsan fejlődött a legutóbbi időken, mint, ha egy sem fejlődött volna.

Krönig előadásában kifejti, hogy a vaspályák koránsem támogatják a külföldi exportot tisztán előszeretettől, s nem alkalmazzák tisztán csak előszeretettől az olcsóbb különbözeti díjakat. A dolog menete egészen másképp áll. Például egy ponttól a másik pontig nagyszerű szállítmányok eszközöltenek és pedig vizen. A legközelebb fekvő pálya már most így okoskodik: oly olcsón, mint a vízi ut nem szállíthatjuk az árukat, de meg akarjuk kísérni valjon nem nyújthatunk-e a forgalomnak némi előnyt, s így a szállítmányok a rövidebb vasuti közlekedés előnye mellett talán mégis a vasuti szállítást fogják használni. De a pálya előnyöket csak úgy adhat, ha a viteldíjakat a vízi szállítás díjtételei szerint szabályozza. A magyar buza Amsterdamba vagy Kölnbe olcsón jut vizen, a vaspálya a vízi közlekedés versenyének legyőzése céljából a magyar gabnának különbözeti díjat enged. A közbeeső helyek már most panaszkodnak, hogy ily díjtételek által ők szenvednek hátrányt, — de nem mindegy-e akár vizen, akár vasuton jó a gabna rendeltetése helyéig, s vajjon mikép szenvedhet a közbeeső piacz veszteséget, midőn csak a közlekedési eszköz változik, de nem az eredmény. A Sveiczig következő tengeri kikötők versenyeznek egymással: Havre, Bréma, Rotterdam, Antwerpen, Emden és Hamburg. A verseny folytán a be- és kiviteli cikkek s különösen a gyapot szállítási díja anynyira csökkent, hogy ha Berlinből Baselba küldetnének árúk, azok mázsánsként még 8 ezüst garassal olcsóbbak lennének, ha nem közvetlenül Berlinből Baselba, hanem Berlinből Hamburgba, s onnan a hamburg-baseli díjszabályzat szerint juttatnának rendeltetési helyükre. És mi volt

ennek következménye, hogy a vaspályák, melyek Berlinből Hamburgon át Baselbe, tehát 30 mértföldnél hosszabb vonalon mint Berlin Baselbe 8 ezüst garassal olcsóbban voltak kénytelen szállítani? az, hogy a díjakat a berlin-baseli vonalnál is 8 garassal leszállították. Ekkor ismét a magdeburgiak panaszkodtak, mondván, hogy Berlinből olcsóbb a viteldíj Baselbe, mint Magdeburgból, de mi köze ahhoz Magdeburgnak, hiszen Berlin csak azért élvezi ez előnyt, mert Hamburgon át olcsóbban szállíthatott. A díjszabályzatok mint a háló összefüggnek egymással, s ha a vaspályák mázsamérföldenkint mindig ugyanazon díjtételt köteleztetnének alkalmazni, vége lenne akkor minden versenynek.

Z e n k e a különbözeti viteldíj kérdésének megoldásánál minden egyes esetet külön bírálat alá kívánna venni, mert akkor leginkább kitünnék a támasztott panaszok indokolatlansága. Így sokan panaszkodnak a triest-stettini különbözeti viteldíj ellen, pedig ez senkinek ártalmára nem volt. Előbb az összes forgalom Triest és Stettin közt Angolországban át tengeren eszközöltetett; csakhamar szükségesnek mutatkozott, hogy némely cikkek, különösen déli gyümölcsök, más aszalt gyümölcsök és kén gyorsabb uton kerüljenek Stettinbe; a kereskedelmi világ sokáig gondolkodott a mód felett, hogyan hozhatja e cikkeket olcsóbban Triestből, végre meg honosították a triest-stettini forgalomban az említett cikkekre nézve az olcsóbb különbözeti díjakat. Ily különbözeti díjak a közbeeső helyek ártalmára nem lehettek, mert csak a közlekedési eszköz változott meg, az előbbi forgalom megmaradt. Új tételek ellen tehát fölszólalni okkal nem lehet.

M o h n szintén hangsúlyozza, hogy a vasutak nem kedvtőlésből engednek különbözeti díjakat, hanem, hogy csak kényszerűségből állapítják meg azokat, s ha volna módjukban azokat saját érdekeik megsértése nélkül megszüntetni, szívesen tennék azt. — Mily nehezen s mily küzdelem mellett keletkeznek a különbözeti díjak, példa a délnémet, illetőleg az osztrák forgalom. Mannheim és Austria közt élénk gabnaforgalom létezik. Az első díj, mely Bécs és Mannheim közt megállapított, különbözeti volt. Ennek oka a vasutaknak a vízi közlekedéssel való versenyében keresendő. A dunagőzhajózás

társulat Passau, Straubing és Regensburgig olcsó viteldíjakat alkalmazott; a gabnaforgalom ennél fogva a vízi utra irányult, s ha a vaspályák a gabnaforgalmat számukra biztosítani akarták, nem maradt más hátra, mint a viteldíjakat leszállítani. Ekkor észrevették a délipályák, hogy a gabnaforgalom tulajdonkép már is hosszabb vasuti vonalon megy, t. i. Bodenbachon és Thuringián keresztül, mindazáltal mégis a vízi uttal való verseny fölvétetett és a díjak leszállítottak, de egyuttal a versenyző vonallal tárgyalások kezdettek. A versenyző vonal azonban kijelentette, hogy eszeágában sincs a verseny, hanem a viszonyok egyszerűen kényszerítették a díjleszállítására. A porosz kormány ugyanis az inséges időkben meghagyta a porosz pályáknak, hogy a gabnát mértföldenként és mázsánként $1\frac{1}{2}$ filléren szállítsák; a magánpályák szintén követték a példát s így létesült az állítólagos versenydíjszabályzat. Az inséges állapotok megszűntek, de a pályák most a díjszabályzatokat megtartották, mert átlátták, hogy így rövidebb vonalokkal versenyezhetnek.

A dolog mind az által még tovább fejlődött.

A Pest-bécs-mannheimi díjszabályzat életbeléptetése után észrevették a kereskedők, hogy a Bécs-párisi díj illusorius, és hogy Bécs-Mannheimon át olcsóbban lehet Párisba szállítani. Nem maradt más hátra mint a Bécs-párisi díjat is leszállítani. De nemsokára egy továbbítási czég azzal jött, hogy Bécsből Belgiumon át még olcsóbban szállítja Párisba a gabnát, s e balviszony megszüntetése céljából, ismét le kell szállítani a bécs-párisi díjtételt; később ismét oly díjleszállítások következtek be, melyek a gabnakivitel irányát Bécsből Antwerpenbe s innen Párisba erőszakolták, úgy hogy az osztrák, délnémet-francia vonalon a különbözeti díjak mellett sincs gabnakivitel. De a tarifa küzdelem koránsem fejeztetett be. A sveici pályák is akarnak valamit az osztrák gabnaforgalomból, s ily szándékból rendezték be díjaikat. Mit tehetett ezzel szemközt a délnémet vonal? Nem kellett-e szintén belépni a versenyzők közé? Avagy talán Belgiumba kellett volna mennie s ott panaszt emelni az olcsó díjtételek ellen? Ezek legföljebb azt válaszolták volna: »mi csak az antwerpeni díjszabályzatról intézkedhetünk, semmi közünk veletek«, vagy

más pályához kellett volna fordulni; azok legfőljebb azzal válaszoltak volna, hogy a verseny kényszeríté őket ily díjtételekhez. Nem maradt tehát más hátra mint a versenyzők közé lépve, a díjtételeket leszállítani és különbözeti tételeket meghonosítani. Ebből láthatni, hogy mily bonyolult viszonyokból keletkeznek a különbözeti díjtételek, s hogy mily nehezen lehet azokon segíteni. Az osztrák-francia gabnaforgalom még csak a jövőben fogja nagyon is késztetni a német pályákat arra, hogy a közlekedési versenyzésben a különbözeti díjak alkalmazását továbbra fentartsák. Legközelebb megnyílt a Mont-Cenis vonal. Az osztrák déli pálya, az olasz és francia pályákkal már most azon lesz, hogy a gabna ne haladjon Németországon keresztül, hanem Olaszországon át jusson Franciaországba. — Igaz a különbözeti díjak ellenzői nem is kívánják azt, hogy e díjak megszüntessenek, hanem igenis követelik, hogy a belforgalomban legalább époly díjak alkalmaztassanak, mint a külforgalomban. De az által, ha a belforgalomban is a díjak annyira leszálaltatnának, elvételnek a vasutaktól annak lehetősége, hogy általában a nemzetközi forgalomban szerepelhessenek és versenybe állhassanak más közlekedési eszközökkel; már pedig ily állapot a közgazdasági viszonyok előnyére alig szolgálhatna. Az egyedüli, mi által még a különbözeti díjtételek káros hatását mellőzni lehetne, abban állna, hogy a vasutak a külföldi vasutak által ajánlatba hozott különbözeti díjakhoz csak akkor járuljanak, ha az új különbözeti díjak meghonosítása által a közelebb fekvő hely számára nagyobb díjtétel nem állapítottik meg, mint a távolabbra nézve.

Weidert mindenekelőtt tisztába kíván jönni az iránt, mi történnék akkor, ha a különbözeti díjak megszüntetnének. Az eredmény csak az volna, hogy a szállítmányok más úton ugyanazon helyre jutnának, hová jelenleg vasuton érkeznek, és azok, kik jelenleg a díjtételek káros hatása ellen panaszkodnak, semmi előnyben sem részesülnének azoknak megszüntetése után sem. De föltéve, hogy a különbözeti díjak megszüntetése után a külföldi termények nem jutnának többé azon helyekre, melyeken előbb a belföldi terménnyel szemközt versenyeztek, a földmivelés és az összes közgazdaság ebből

legkisebb hasznót sem húzna. Magyarországnak és más mezőgazdasági államoknak termése mindenestre kivitetnék, s a verseny, illetőleg a gabnaárak csökkenése mindig meg fog maradni. Délnémetországban régen szerepelt a magyar gabna anélkül, hogy különbözeti díjakról csak szó is lett volna. A különbözeti díjak jótékonyakul tüntek föl a verseny élesztése és lehetővé tétele szempontjából, de másrészt azért is, mert a helyi forgalom viteldíjainak csökkentését is maguk után vonták.

Offermann elismeri, hogy a különbözeti díjak néhol visszásságokra vezettek, de ebből még nem lehet azon általános elvet következtetni, hogy általában rosszak e díjtételek. A különbözeti díjtételek a tapasztalás szerint a vasuti forgalom fejlődésének lényeges tényezői voltak; ha a vaspályák arra kényszerítették, hogy a pálya minden árút mázsa és mértföldenkint egyenlő díjak mellett szállítson, úgy a haladásnak fontos tényezői megsemmisülnének.

A vaspályák a különbözeti díjakat nem honosították meg önkényükből, hanem csak a közönség többszöri unszólása folytán tették azt. Igaz, a vaspályáknak nem föladata meghatározott közigazdasági politikát üzni, de kötelességük ép úgy mint minden magános egyénnek is saját körükben a lehető legtöbbet teljesíteni, s ennél fogva lehető legtovább kiterjeszteni az áruk szállítását. Minden dolog a végletekig vive visszásságokkal jár, ezeket el kell háritni, anélkül azonban, hogy ezért maga a dolog teljesen elvettetnék; és e szempontból kell megítélni a különbözeti díjak vitás kérdését is. Ha egyik pontról a másikig több vaspálya áll rendelkezésre, kétség kívül igazolt, hogy ezek a díjtételek alkalmas meghonosítása folytán az áruforgalomban résztvehessenek.

Tegyük föl, hogy két hely két pálya által van összekötve, a régibb pálya jó uton halad, kétvágányu és forgalmi eszközökkel bőségesen el van látva. Az új vonal rövidebb, talán nem oly költségesen épült, talán nem oly jól felszerelt, szóval minden tekintetben rosszabb vonal mint a régibb, de hosszabb út; ha már most mázsamérföldenkint minden pályán csak egyforma tétel alkalmaztatnék, a rosszabb, de rövidebb vonal azon előnyben részesülne, hogy a szállítás az ő

vonására irányulna. Egy más példa inséges időből van véve, a gabnabevitel okvetlenül szükséges, a vidékre 4—5 pálya vezet, ha a díj mázsamértőföldenkint lenne egyenlően alkalmazandó, csak a legrövidebb pálya hozhatná veszteség nélkül be a gabnát, a mi nagyon sok időbe kerülne, és a közgazdaság követelményének előnyére épen nem válnék. Ily esetekben tehát közgazdaságilag nem hátrányos, ha a vaspályák közül a hosszabb is oly vitelbér mellett szállít, mint a rövidebb; ezt követeli gyakorlati igények céljából a verseny. A másik szempont, melyet a különbözeti díjaknál tekintetbe kell venni, a vaspályáknak nem egymásközi, hanem a tengeri és a folyóvízi közlekedéssel való versenye. A belga és németalföldi kikötőkből Sveiczba több vonal vezet, melyet a forgalom használhat. Az egyik vasuti vonal belga-francia határon (ujabban Elsass-Lotharingián), a másik kettő Németországban a Rajna mellett halad; azonkívül itt van a rajnai hajózás, és az olasz kikötőkön át a tengeri közlekedés. Igazolt volna-e ily körülmények közt, ha a német vaspályák lemondanának a holland-sveiczi forgalomban való részvételtől, azért, mert oly olcsó tételt, mint a francia pályák, alkalmazni csak azért nem szabadna, mivel az erre vonatkozó díj olcsóbb lenne, mint a belforgalomban alkalmazott mértőföldviteldíj. Vagy igazolt-e, hogy a vasutak folyóvízi közlekedéssel szemben mitsem tegyenek s átengedjék e szállítást egészen a gőzhajózásnak. Ez valóban nem felelne meg sem a közönség, sem a vaspályák méltányos igényeinek, s ép ezért ezen esetben a különbözeti díjak igazoltak.

Brefeld különösen azon különbözeti díjakra kívánja figyelmét fordítani, melyek a termelők verseny kíváncsi folyamán léptek életbe, miután eddig többnyire csak a közlekedési eszközöknek egymásközi versenyzéséről volt szó. Naponkint előfordul az eset, hogy vállalkozók a vaspályának kijelentik, hogy versenytársaikkal könnyen kiállhatnák e versenyt, ha a vitelbér számukra leszállíttatnék. Ily fölszállítás alapján a pályák nagyobb áruforgalom elérése céljából is hajlandók a vállalkozóknak díjengedményt nyújtani. Bármily alakban nyújtassék is ezen engedmény: az mindenesetre a különbözeti díj természetével bir. Ha az ily természetű díjak szintén külön-

bözeti díjakul tekintetnek, úgy Németországban legalább is százezer különbözeti díjtétel uralkodik, és ezen díjtételek mindig a termelés előnyére vannak, mert az illető termelési ág előállítási költségeit leszállítják s ez által versenyképessé teszi azt. Ép ennél fogva a különbözeti díjakat nem kellene kárhóztatni, hanem ellenkezőleg azon kellene lenni, hogy e díjak lehetőleg terjedjenek.

A különbözeti díjak ellen leginkább azt szokták fölhozni, hogy a közvetítő kereskedést tönkre juttatják. Mielőtt e tárgyra nézve határozott véleményt lehetne adni, meg kell vizsgálni a közvetítő kereskedés természetét, s ekkor azt találjuk, hogy e kereskedés lényegére nézve kettős. Egyrészt ugyanis a közvetítő kereskedésnek hatása: a fogyasztónál az árut megdrágítani, miután az áru ára a közvetítő nyereségével emelkedik.

A mennyiben a közvetítő kereskedés csak erre irányul s nem igyekszik egyuttal bizonyos közgazdasági célt elérni, úgy mindenesetre előbb utóbb meg fog szünni s mindinkább háttérbe fog szorulni. Van azonban másrészt a közvetítésnek egy neme, mely fejlett gazdaságban nélkülözhetlen s melynek főadata a terményeket a termelési vidékből egybe gyűjteni és azokat a fogyasztási vidékben a fogyasztók előnyére elosztani. A különbözeti díjak által csak a közvetítő kereskedésnek első neme semmisül meg, mert a terményeket közvetlenül a termelés helyéről a fogyasztás helyére juttatják, s így nem hogy a közgazdaság kárára, hanem ellenkezőleg előnyére szolgálnak a különbözeti díjtételek.

Ha így általában a különbözeti díjak előnyei kétségtől mentesek, úgy másrészt nem lehet tagadni, hogy hátrányokkal is járnak, ámde ezen hátrányokat általános normatív szabályok meghonosításával elhárítani nem lehet, ily szabályzatok ellenkezőleg csak a vasuti üzlet kifejlődésének hátrányára lennének. —

A tárgy így ki lévén merítve, az értekezlet elfogadta szavazattöbbséggel a következő indítványokat, és pedig Bre-feld indítványát, mely szerint »az értekezlet elhatározza, hogy a hosszabb szállítási vonalokon alkalmazott díjmérséklések, melyek nem alapszanak kizárólag a kezelési költségeknél a

hosszabb vonalon előforduló csökkenésén, magukban véve megengedhetők, álljanak ezen mérséklések, akár egy nem az egységtételek szerint kiszámított díjtételben, akár egy olcsóbb áru osztályzat elfogadásában vagy képezetében.»

Az értekezlet továbbá elhatározza, hogy oly normatív-szabályzatok, melyek által az ily különbözeti mérséklések alkalmazhatósága korlátoztatnék, nem kívánatosak, mivel a birodalmi alkotmány 45. cikkében meghatározott s birodalmi hatóságokra bízott Tarifcontrol az egyedüli és kielégítő eszköz, mely által ily mérsékléseknek az egyes esetekben az általános forgalmi érdekek céljából megkívánt korlátozása vagy teljes megszüntetése elérhető.

Egyuttal elfogadtatott Offermannak következő indítványa is: — az értekezlet azon nézetben van, hogyha két hely több vasutvonal által össze van kötve, meg nem felel a közjó érdekének, ha ezen utaknak, vagy közülök némelyikének az egyik vagy másik helyről, vagy mindkét irányban az áruszállításnál való alkalmazása bármilyen módon akadályoztatik. Az értekezlet ennél fogva nem találja megengedhetőnek, ha a hosszabb vonalnak megtiltatik, hogy az összes viteldíjat a legrövidebb vonal viteldíjával egyenlővé tegye.

Az értekezlet nem tekintheti célszerűnek Németország vaspályáit megakadályozni abban, hogy díjtételeiket oly helyek közt, melyekben az áruszállításnál a tengeri vagy folyami hajózás, vagy külföldi vasutak is alkalmasak, akkép szabályozzák, miszerint a német vaspályák a víziutak vagy a külföldi vaspályákkal sikeresen versenyezhesselek.

A mezőgazdasági képviselők ezen határozatokhoz nemcsak nem járultak, hanem kifejtett álláspontjuk alapján külön véleményt készítettek, melynek lényege a már említett határozat érvényre hozásában állt.

A harmadik pont vitatása után a negyedik pont — mely a különböző pályáknál alkalmazott különböző áruosztályok folytán keletkező díjegyenetlenségek természetére irányult — csak igen lanyha vitára adott alkalmat és a többség által elfogadott azon nézettel fejeztetett be, hogy a kérdés elvi jelentősége iránt már a harmadik pontnál fejezte ki az értekezlet nézetét. (L. Protokolle und stenographische Berichte über die

Verhandlungen betreffend die Enquête über die Differentialtarife der Eisenbahnen. Berlin, 1872.)

Ezen enquête, a mint az említettekől kivehető, határozottan a különbözeti díjak mellett nyilatkozott s habár az értekezlet folytán a tagok többsége elis ismerte, hogy egyes esetekben a különbözeti díjak kedvezőtlen eredményekre vezethetnek, nem bocsátkozott azon módok felsorolásába, melyek által az elismert hátrányok elháríthatók lennének.

A birodalmi gyűlés jóváhagyólag tudomásul vette az értekezlet határozatait s így tényleg Németországban a kérdés meg nem oldatott s a vita a különbözeti díjak mellett és ellen jelenleg is tovább foly.

VI.

A különbözeti díjak kérdése az alsó-austriai kereskedelmi és iparkamara által 1871-ben rendezett szállítási szakértekezleten.

Az osztrák-magyar monarchiában a különbözeti díjak kérdésének tüzetes tárgyalására alkalmat adott az alsó-austriai kereskedelmi és iparkamara által összehívott és Bécsben 1871-ben tartott szállítási szakértekezlet. A kereskedelmi kamara által a díjszabályzat tárgyában kiadott kérdőpontok közül következőkben a különbözeti díjak iránt is fölhevítve a kihallgatandó szakegyének és a szakértekezlet figyelmét:

»Mennyiben tűnik fel a helyi- és belforgalom a különbözeti-, csatlakozási- és átmeneti díjak által nyilván és bebizonyíthatólag károsultnak, és micsoda következmények fejlődnek ebből közgazdaságunkra?»

»Miben kereshető ezen vitás ügynek helyes megoldása?» (5. kérdőpont).

»Nem káros-e általában és egyes külön czikkeket illetőleg az irány- és idény-díjak további fentartása? Kíváncsinos volna-e e tárgyban változás és milyen?» (6. kérdőpont).

»A refaktiák, azaz oly díjkedvezmények, melyek egyes küldemények számára nyújtatnak anélkül, hogy közhírré tétetnének és mindenki által egyenlőn igénybe vehetők lennének, jogilag megengedhetők-e?»

»Mily mérvben alkalmaztatik a külön kedvezményezésnek ezen rendszere az osztrák pályákon, és mily következmények észlelhetők e tekintetben?« (10 kérdőpont).

»Mennyiben igazolható Bécsnek, mint ipar és kereskedelmi városnak és első jelentőségű fogyasztási piacnak különleges díjszabályzatok által való figyelembe vétele? Mit lehetne hasonló szempontból a monarchia más piacjai tekintetében érvényre hozni?« (12 kérdőpont).

A meghallgatott szaktestületek és szakférfiak nyilatkozataikban a három kérdésre is kiterjeszkedtek; a nyilatkozatok többnyire csak a különbözeti díjak elleni panaszokat tartalmazznak anélkül, hogy akár elvi, akár gyakorlati tekintetben a kérdés megoldására czélszerű javaslatokat tennének.

A mint az a következő összeállításból ki fog tűnni, melyet három főkérdés szerint osztályoztunk, a) a szoros értelmi különbözeti díjak, b) a refactiák és c) az egyes piacok czéljából fölállított vagy felállítandó különdíjak kérdése szerint.

A roveredói kereskedelmi kamara a déli vasut-társulatnak 1869. augusztus 15-diki díjszabályzata ellen szól, e díj által a különbözeti díjak oly állapota honosított meg, mely a belforgalmat lényegesen akadályozza. Münchenből Roveredói 100 kilogram fonott czérnának viteldíja 6.30 lira, holott a 22 kilométerrel hosszabb münchen-milanoi út csak 5.50 lirába kerül. — Ily viszonyok közt Tirol az olaszországi kereskedelembe nem versenyezhet Bajorországgal mert például Münchenből Nápolyig 100 kilogram gyorsáru 34.20 lira, Insbruckból Nápolyig 55.60 lira, a közönséges teherszállitmány díja Münchenből 8.08 lira, Insbruckból 21.80 lira. De magánál a belföldi forgalomnál is visszásságok mutatkoznak; így egy csomag selyem Roveredóból közvetlenül Bécsbe mázsánként 6.04 forint, holott Kufsteinon át csak 4.28 frt., tehát 1.76 frttal kevesebb; és ép a selyemre nézve Tirol fontos érdekei jönnek tekintetbe. (L. az enquête tárgyalásainak I. köt. 29. l.). — Ugyancsak a déli vonal ellen szólalt föl a botzeni kereskedelmi kamara, és különösen déli gyümölcsök, bor, szömörce, pamut, gyapju, gabna, kén és más czikkeknél rosza, de csak általában példák fölemlítése nélkül, a különbözeti díjakat. (I. I. 23.)

A leobeni kereskedelmi kamara hasonlóképp rosztalja a déli pálya díjszabályzatait, s különösen a nyersanyagok tekintetében kíván változást. (I. 24. l.). Ugyanigy nyilatkozott a salzburgi kereskedelmi kamara. (I. 35. l.).

A gyapotfonálra nézve fenálló díjak hatása iránt Hirsch Móricz (a Karpeles és Hirsch nevű bécsi továbbítási és bizományi üzlet képviselője) következőleg nyilatkozott: Szerinte az osztrák fonódák ezen díjak következtében nagy hátrányt szenvedtek. Egy mázsa fonál viteldija Hamburgból Bécsbe 1.25 frt., holott Bécsből Bodenbachba 1.35 frt. A belföldi fonódák ily körülmények közt nem versenyezhetnek az angol fonódákkal a fonálnak a csehországi szövőgyárakhoz való szállításánál. És tényleg öt év lefolyta alatt az osztrák orsók száma 600,000-ről 400,000-re csökkent, mi évenként 150,000 mázsával kisebb termelést eredményez.

Tekintetbe véve azt, hogy épen ez öt év alatt a fogyasztás emelkedése folytán a termelésnek is emelkednie kellett volna, a különbözeti díjak folytán erédt veszteségek még inkább szembeszökők lesznek. — A vasutak különbözeti díjai általában tönkre teszik Bécsnek kereskedését gyapottal. A gyapot Triestből Csehországba, vagy Oroszországba, vagy az állampálya valamelyik állomására mázsamértőföldenkint 1 kr., holott Bécsből ugyanazon helyekre legalább is 50%-kal magasabb díjat követelnek. (I. 71. és k.). — Ugyancsak a fonalok viteldija ellen nyilatkozott Zieffer szakértő is, összeállításai szerint Bécsből Bodenbach vagy Reichenbergbe a díj 1.70—2 frt., holott Manchesterből ugyanoda csak 1.50—1.60 frt. (I. 231.).

A gabnára nézve a pozsonyi kereskedelmi és iparkamara fejté ki nézeteit. Szerinte Czeplédről Bécsbe a közvetlen forgalomban a viteldij 48 kr., Bodenbachig 116 kr. mázsánként. Ha a szállítás Pesten megszakíttatik 6.8 krnyi díjtöbblet eredményeztetik. Már pedig nagyobb üzletek rendszerint a kereskedelmi főhelyekben köttetnek, s ép ennél fogva a gabnanemek rendszerint ily kereskedelmi helyekre hozatnak, és csak innen szállíttatnak el rendeltetésük helyére. Ebből látható, mily hátrány hárul Pestre a gabnanemeknél szokásos díjkülönbségek által. Az egyenjogosítás szempontjából egy vagy más

állomás javára semmiféle különbözeti díj, de legkevesebbé jogosult az iránydíj. Mindezen díjkülönfeleségek határozottan a forgalmi élet természetes rendjét zavarják meg. Különbözeti díjak nagyobb helyek előnyére a kisebb helyek megrontására alkalmazott rendszeres eszközök; a távolság szerinti különbözeti díjak pedig a belforgalmat s vele együtt az ország legfontosabb érdekeit sértik. (I. 87.).

A fiumei kereskedelmi kamara a hajóépítési fa viteldijait illetőleg látja czélszerűtleneknek a vasutak eljárását. Sziszektól Velenczéig a 30—36 láb hosszú fa 57 krt., Triestig 69 krt. fizet, — a 36 lábas pedig Velenczébe 67, Triestbe 80 krt., a mi a 25 mértfölddel távolabb Velenczének 12—13 krnyi előnyt ad. Az efféle díjkülönfeleségeket általában meg kellene szüntetni. Az állam kénytelen ily esetekben közbelépni, mert itt fontos közérdekek megsértése forog szóban, és nem lehet közönyös az államra sem, ha kényük kedvük szerint dominálnak a pályák. (I. 173. 1.).

Ziffer Eduard (a Specht és Ziffer bizományi és ügynöki üzlet bécsi czégének képviselője) a gyapotnál mutatkozó visszásságokat tette tanulmánya tárgyává. Triestből Bécsbe a viteldij mázsamértföldenkint a levantei gyapotnál 1 krajczár, holott a keletindiaiánál $1\frac{1}{4}$ krajczár. E különböző díjaknak tulajdonképi okára mindazáltal nem tudott jutni. Pedig e díjak az alsó-austriai fonódáknak nagy kárt okoznak, és maguknak a vasutaknak semmi előnyt sem nyújtanak; alig volna a vasutaknak hátránya, ha a levantei gyapotot is 1 krnyi díj mellett szállítanák. Az osztrák fonódák e visszás díjszabályzat következtében gyakran kénytelenek Bombayból rendelni gyapotot, s oly speculációba kell bocsátkozniok, mely a gyárüzlettel épen nem egyeztethető össze, és elzáratnak a számukra közelebb eső levantei piacról. A visszásság még az által tetéztetik, hogy a csehországi fonódák részére a levantei gyapot az egy krajczárnyi díj mellett engedtetik, és így ugyanazon összes díj mellett kapják Csehországba, tehát messzebb vidékre a levantei gyapotot, mint a közelebb fekvő alsó-austriaiak. — Azon ellenvetésre, hogy a déli pályát ezen díjkülönfeleségre a verseny kényszerítette, s hogy csak így ehetett a keletindiai gyapotot Austrián át terelni, — a szak-

férfi arra utal, hogy mindenekelőtt az iparosok érdekeit kellett volna tekintetbe venni, és ha már a keletindiai gyapot szállításának megnyerése a díjak leszállítása mellett volt csak eszközölhető, a levantei gyapot díjait is le kellett volna szállítani. (I. 225. és k.).

A klagenfurtti kereskedelmi kamara különösen a vas- és ércz-termelés szempontjából nyilatkozott némely különbözőzeti díjakról. A viteldij a nyers vas mázsája után Oderbergből Bécsig, azaz $37\frac{1}{2}$ mértföldön 43.3 krajczár, Stettinből Bécsig 110.6 mértföldön 84 krajczár, vagyis az előbbi esetben mázsamértföldenkint 1.16 kr., az utóbbi esetben csak 0.76 kr. — A Ferdinand-északi pálya állomásai és a hamburg-berlini vonal állomásai közt az ólom-gyártmányokat mázsa-mértföldenkint 0.8 krajczáron szállítják, s ezen díjtétel a belföldi szállításnál is megtartatik, például Marchegg és Pest közt is. De azon nézet, mintha a vaspálya a külforgalomnak nyújtott előnyöket a belforgalomban egyenlőképp érvényre juttatni kívánja, nem áll, mert például a karinthiai bányatermékek Angolországba nem vihetők ki, e különbözőzeti díjak csakis a bevitelnél szolgálhatnak előnyül, s a belföldi bányatermelést veszélyeztetik. Ha átviteli díjak egyes tengeri kikötők érdekében kívánatosaknak látszanának, ugy e díjakat azon árukra kellene szorítani, melyek e kikötők ki- és bevitelében szerepelnek. A jelenlegi átviteli díjak mindazáltal az osztrák termelésnek kárára vannak; mert nemcsak a belföldi termény kivitelét teszik mesterségesen lehetetlenné, hanem a külföldi terménynek a belföldön való elkelését még az által is előmozdítják, hogy ezen cikkek számára részben ingyenes raktárakat nyitnak. Ennélfogva a különbözőzeti díjak nem előnyösök. (I. 238. l.).

A laibachi kereskedelmi kamara a különbözőzeti díjak főhátrányát abban találja, hogy a közbenső kereskedés egészen semmivé tétetik, s némely iparág például Krajnában a malomipar teljesen megrontatik. A krajnaiak, ha magyar buzát hozatnak és abból lisztet készítenek, e lisztért sokkal magasabb díjakat fizetnek a kivitel alkalmával, mintha a magyar malmok lisztjüket kiviszik. (I. 250. l.).

A morva-siléziai gazdasági egyesület visszassá-

got lát abban, ha a különbözeti díjak a külforgalmat a belforgalom rovására előmozdítják, így pl., ha hordók Pestről Brünnbe vagy Prágába 3 krral drágábban szállíttatnak mint Hamburgba, vagy ha a borszesz Boroszlóból Triestig olcsóbb, mint Brünnből vagy Bécsből ugyanoda; a közgazdaságnak legnagyobb előnyök biztosíttatnának az által, ha a viteldíjak lehetőleg egyenlőek lennének a külforgalomban is. (I. 253.).

Mig ezen nyilatkozatokban többnyire egyes különdíjakra történik vonatkozás, voltak szakértők, kik csak egész általános-ságban rosztalták a különbözeti díjakat, így a gráczi kereskedelmi kamara (I. 57.), mely a különbözeti díjnak visszas hatását az által véli elháríthatónak, ha a díjak az áruk rakképessége szerint mértföldenkint egyenlően szedetnének.

A gráczi kereskedelmi társulat (I. 62.) már az által véli a belforgalmat a hosszabb külforgalom irányában némileg stújtva, hogy az előbbi a különböző mellékdíjak inkább terhelik. Hoffmann Lipót (a Hoffmann Márk és fiai bécsi terménykereskedő cég részéről) a különbözeti díjak által a versenyzést lehetetlenné téve hiszi, mert általuk a viteldíj annál olcsóbb lesz, minél nagyobb útra szállíttatik az áru; minden pályára egyenlő díjakat követel, s megkívánja szüntetni az öv- és különleges díjszabályzatokat. (I. 99. 1.). — A steiermarki iparosok egylete általában rosztalja a különbözeti díjat. (I. 133.). — A zágrábi kereskedelmi kamara azt véli, hogy a különbözeti díjak csak nagyobb czégek és vállalatok előnyére szolgálnak, a kisebb czégek ez által versenyképességükben határozottan károsulnak. — Az átviteli díjak, melyek alacsonyabbak mint a belforgalmi díjak, ártanak a belkereskedésnek, s ép ennél fogva a különbözeti díjak általában megszüntendők. (I. 169.). — Az insbrucki kereskedelmi kamara a viteldíjknál az érdekeknek lehető egyenlő figyelembe vételét kívánja. Kivételek csak ritkán és csak akkor volnának megengedhetők, ha e kivételes díjak az illető kerület összes népességének előnyére szolgálnak, vagy ha csak ily kivételes díjak mellett értékesíthetők némely termények. (I. 236.).

A brünni kereskedelmi kamara a különbözeti díjakat, főkép Morvaországot illetőleg, látja káros hatá-

suaknak; miután a forgalom e díjak folytán a határhoz közelebb Brünnből Pécsbe vagy Pestre tereltetik. (I. 336.). — Az egeri kereskedelmi kamara a belkereskedést veszélyeztetve látja a különbözeti díjak által, pedig ép a belkereskedés előmozdítására kellene a vasutakat még az állam közbenlépése által is szorítani. (I. 351.).

Ezen számos támadó nyilatkozattal szemközt csak igen kevés védője találkozott a különbözeti díjaknak.

Kreibig (Rotter és Perschitz bécsi továbbítási üzlet részéről) a különbözeti díjak kérdését már Michaelis classicus értekezése által eldöntöttnek mondja. A különbözeti díjak a verseny következményei, s mint ilyenek helyeslendők.

Előnyük e díjaknak, hogy jövedelmezőségük folytán a vaspályák a helyi forgalom díjait leszállíthatják. Nagy távolságra olcsóbban kell szállítani, különben némely áruk általában nem is jöhetnének forgalomba, és az ipar bizonyos tekintetben ki nem fejlődhetnék. A francia kormány is belátta a különbözeti díjak szükségességét, pedig nincs állam Európában, mely jogait annyira érvényesítené a vasutak irányában, mint épen Franciaország.

A francia pályák tariffáikat általában csak a kormány engedélyével változtathatják meg, és mégis különbözeti díjakat tetszés szerint szabhatnak. Austriában csak most készül a különbözeti díjak kifejlődése.

Nyugatfelé például két vonalunk van, az egyik Mannheimbe, a másik Mainzba vezet. Nem lehet átlátni, miért rosszaltatnék a vaspályák eljárása, midőn e két irányban díjaikkal mindinkább lejjebb mennek, és így a magyar gabnának kivitelét lehetővé teszik. — Ezen szakértő általában a különbözeti díjakat pártolja, s minden módozatát elfogadandónak hiszi. Meg van győződve, hogy a pályák a különbözeti díjakat nem annyira saját érdekükből, mint inkább azért honosították meg, hogy a belföldi termelésnek használhassanak; példa reá a magyar dohány, habár e cikk előbb is külföldre ment, mégis tömeges kivitel tárgyát csak azóta képezi, hogy a különbözeti díjak folytán lehetővé vált a hosszú tengeri ut helyett a külföldi piacokat közvetlenül elérni; jelenleg a dohány Strassburgon át közvetlenül megy a manufacture imperiale kezébe,

s nem mint előbb Stettinen vagy Hamburgon át tengeren Håvre vagy Bordeauxba. — Nagy előnyére vált az országnak hogy belga vas a különbözeti díjak folytán juthatott az országba; 1870-ben 40,000 mázsa kovácsolt és feldolgozott vas érkezett Lüttich és Charlesroiból, minek előbb Antwerpenből Hamburgba kellett mennie, s így nagyon megdrágult volna. — Egyébiránt a vasutak a különbözeti díjakat nem saját kényük kedvük szerint állapítják meg, hanem ily díjakhoz a körülmények által kényszerítettnek, mert ha a verseny következtében más irányba olcsóbban lehet szállítani, úgy a pályák, hacsak a forgalomtól egészen el nem akarnak esni, kénytelenek díjaikat leszállítani. — Ha ennél fogva akár a kormány, akár a törvényhozás részéről a pályák a különbözeti díjak megállapításánál korlátoztatnának, csak a közgazdaság, nevezetesen a termelés és az ipar károsulna. (I. 142. és k.).

Leipzigier (Friedenthal Károly pesti czég részéről) a belföldön egyenlő díjakat kíván s itt nem pártolja a különbözeti díjakat. Egészen másképp nyilatkozik azonban a külforgalomról. Nem képzelheti azt, hogy az átmeneti s a közvetlen díjak megszüntethetők legyenek. Főkép a szesz kivitel érdekében czélszerű lenne a közvetlen díjakat lejjebb szállítani, mert csak így lehetséges a kivitel. (I. 152.).

A reichenbergi kereskedelmi és iparkamara nézete szerint a különbözeti díjak egészben és nagyban a közgazdaság érdekeit nem sértik, habár bizonyos, hogy a közvetítő-kereskedés általuk gyakran károsul. A különbözeti díjak a versenynek természetes következményei, az általuk a forgalomban mutatkozó hátrányok leginkább versenypályák építése által volnának mellőzhetők. (I. 196.).

A troppaui kereskedelmi és iparkamara ismeri a különbözeti díjnak bizonyos mértékben visszás hatását, a mennyiben például a gyapju mázsája Londonból Bécsig 2.64 frt., holott Staudingtól Bécsbe 1.10 frt., — vagy Londonból Pestre 2.92 frt., holott Staudingból Pestre 2.10 frt. Ily nemzetközi díjak ellen csak azt lehet kifogásul fölemlíteni, hogy a belföldi szállítás e díjakhoz képest nagyon is drága. Troppau városa a csatlakozási díjak által nagyon károsul; így Olmütz városa Hamburggal és Stettinnel közvetlen összeköttetéssel bír,

ugy hogy troppai kereskedők előnnyel hozatják áruikat Olmützre Hamburgból, daczára annak, hogy Schönbrunnból Olmützba, és Olmützből Schönbrunnba kétszeri utat kell tétetni az árukkal. E hátrányok az által lennének elháríthatók, ha minél több állomás változtatnék át csatlakozási állomássá. (I. 207.)

Deutsch F. Reichenbergből nem tartja indokoltaknak azon panaszokat, melyek a különbözeti díjak ellen fölhozattak. A különbözeti díjak az osztrák közgazdaság kárára nem lehettek; ha a kiviteli díjak nem volnának oly olcsók, vagy ha fölemeltetnének, ugy mezőgazdaságunk végveszélylyel fenyegettetnék; a terményekből oly bőség állna rendelkezésünkre, melyet a belföldön el nem fogyaszthatnánk. Berlin ma már csak kis részben fogyaszt magyar gabnát, oda jelenleg oroszterményeket visznek; amerikai gabna is versenyzőül jelenkezik; ezekkel szemközt a magyar gabna kivitele csak akkor lehetséges, ha a viteldíjak lehető olcsók, s ép ezt szándékolják a különbözeti díjak (I. 285.) —

A refectiák kérdésére nézve legtöbb szakértőnek véleménye abban központosult, hogy a vaspályák nem jogosítvák arra, miszerint egyeseknek titkon külön előnyöket szolgáltatnak; ha refectiákat képesek nyújtani, engedjenek díjleszállításokat nyíltan s kivételkép mindenkinek akár sokat, akár keveset szállit valaki. Igy nyilatkozott a botzeni keresk. kamara (I. 23), a leobeni (I. 24), a salzburgi (I. 35). Stern Jakab (Pozsonyból) (I. 46.), a gráci kereskedelmi és iparegylet (I. 63.), Löwy Zsigmond a Löwy és Littmann bécsi kereskedelmi ügynökség részéről (I. 80.), a pozsonyi keresk. és iparkamara (I. 89.), Ehrlich Pál, Ehrlich és Bery bécsi kőszén kereskedő részéről, ki a többiek közt a refectiákat csak annyiban látja hasznosaknak, a mennyiben világosan bizonyítják, hogy a vasuti díjak lejobb szállithatók, csak akarat kell hozzá (I. 105.), a steierországi iparegylet (I. 133.), a zágrábi kereskedelmi és iparkamara (I. 169.), Scheft Ignác bécsi kereskedelmi ügynök (I. 191.), a reichenbergi (I. 199.), a troppai (I. 208.), a klagenfurti (I. 239.), a laibachi kereskedelmi és iparkamara (I. 250.), az osztrák birodalmi erdészeti egylet (I. 251.), a morva-siléziai gazdasági egylet (I. 253.), a pilseni (I. 275.),

a brünni (I. 336.), az egeri kereskedelmi és iparkamara (I. 351.).

Némely szakértők határozott választ nem adtak, hanem bizonyos föltételek mellett a refactiák előnyössége mellett szóltak. Így a gráczai kereskedelmi és iparkamara azon esetben nem ellenzi a refactiákat, ha azok kellőleg közhirré tételnek, s mindenkinek nyújtatnak, ki a pálya által a refactia élvezetére kikötött feltételeket teljesíti. (I. 57.). — Rechnitz N. a bécsi kereskedelmi és iparkamara küldöttje : — a refactiát közhirré tétel mellett indokolttnak találja ; maguk a vaspályák is, ha az iránt kérdeztetnének meg, vajon nem ártanak egy ily titokszerű eljárás által a nagy közönségnek, mindenestre bevallának a károsodást ; ellenkezőleg pedig a közhirré tétel magának a vasutaknak hátrányára nem lenne. (I. 324.). — A csehországi iparegylet a refactia rendszert nem tartja egészen elvetendőnek, csak hogy eddigelé sok visszaélés történt vele. Az ipar és forgalom nagy előnyére volna, ha a refactiák már a díjszabályzatok közt helyt foglalnának, s így köztudomásra jutnának. (I. 331.).

A refactiák mellett is történtek nyilatkozatok. Strasser Alajos a budapesti kereskedelmi s iparkamara képviselője nem osztja legtöbb kereskedő részéről támogatott azon nézetet, mintha egyes személynek nyújtott refactia minden esetben káros volna. Saját tapasztalása megtanította őt, hogy oly időkben, midőn nincs sok tenni való, csak ily díjleszállítások által lehet szállítást eszközölni ; már pedig egy külön szállítmány számára nyújtott díj engedmény nem egyéb, mint refactia. Egy példát említ. 1866-ban, midőn gabnát külföldre nem lehetett szállítani, egy berlini czég, mely áremelkedésre speculált, 600,000 mázsa rozs szolgáltatására szállította föl czégét. Számítása folytán az akkor főnállt szállítási díj nagysága mellett nem lehetett volna a fölszólításnak megfelelni. Elment tehát az államvaspályához és az északi pályához és 600,000 mázsa rozs szállítására kötelezte magát, ha díjengedményt nyer. A pályák díjengedményt adtak, s így lehetségessé vált a gabnát kiszállítani, s maguk a vasutak is jó forgalomra tettek szert. A refactia tehát káros hatású ez esetben nem volt ; nagy tömegekbeni szállításnál ily díjen-

gedmények általában igen előnyösek, mind a kereskedőre, mind a pályákra nézve. (I. 222.).

Schüller József (Schüller és Bondi bécsi czég részéről) a refectiákat csak oly természetűnek tartja, mint a kereskedelmi életben nagyon is szokásos »rabat»-ot; ily refectiák bizonyos versenyérdekek czéljából oly egyéneknek nyújtatnak, kik ismét a maguk részéről bizonyos kötelezettségeket vállalnak. A kereskedés ily refectiák által eddig még nem szenvedett soha, mivel általuk a pályák versenyképessége emelkedett. Képzeljük az esetet, hogy két hely három pálya által köttetik egybe, melyek közül a második 3, a harmadik 4 mértfölddel hosszabb mint az első. Nem lehet rossz néven venni, hogy ha a hosszabb pályák refectiák alkalmazása által versenyeznek, most ez az egyedüli mód a rövid pálya monopoliumát megsemmisíteni, s ez által a forgalom semmi esetre sem veszíthet. (I. 286.). —

Végül azon kérdőpontra, mely egyes nagyvárosok fogyasztási képessége és élelmezése tekintetében külön tarifákról szól, szintén különböző felfogású feleletek érkeztek.

Többen azt hívék, hogy semmi előnyt, semmi kivételt a szabályszerű díjak alól sem kell engedni ily czélból; — a nagy városok már fogyasztási képességüknél fogva is nagy vonz erővel bírnak, és külön díjak nélkül is kellően elláttnak élelmi szerekkel; de azonkívül ép mert a városok felé mindig biztosan tömegesülnek a vidékről az élelmi cikkek, legtöbb fogyasztási cikknél gyakran észlelhető azon tünet, hogy e cikkek a fővárosokban olcsóbbak, mint melyeknek a vidéken. Ily szellemben nyilatkozott: a gráci (I. 58.) kereskedelmi és iparkamara, a gráci kereskedők és iparosok egylete (I. 63.), a steiermarki iparegyesület (I. 133.), a zágrábi (I. 169.), a reichenbergi (I. 198.), a troppai (I. 209.), a klagenfurti (I. 240.), a laibachi (I. 250.), és az egeri kereskedelmi és iparkamara (I. 351.).

Ellenkezőleg több szakértő a fővárosokat mint kereskedelmi gyűpontokat külön kedvezményekben részesíteni óhajtja; így a salzburgi (I. 35.), a pilseni (I. 274.) keresk. és iparkamara és a csehországi iparegyesület (I. 331.).

Strasser Alajos minden nagyobb piacot elő-

nyökbén kíván részesíteni és pedig a pályák saját érdekében is. Eddig ez nem történt s ezért Pest Bécs ellenében eleget szenvedett. (I. 223.). —

A történt kihallgatás után a szakértekezlet a tárgyat a kebeléből választott külön bizottságnak adta ki véleményadásra, mely bizottság részint kereskedők részint vasuti szakférfiakból állott s tagjai következők voltak: — Brüll a triezsti kereskedelmi kamara tagja, Fürth a pilseni kamara tagja, Jacobi a morva-siléziai éjszaki pálya vezér titkára, Mattoni az egeri kereskedelmi kamara alelnöke, Schüler a déli pálya igazgatója, Rittershausen a délészak német összekötő pálya vezértitkára.

E bizottság kimerítő jelentésében mindenekelőtt tisztába kívánta hozni, mik a különbözeti díjak s ilyenekül tulajdonkép mindazokat véli tehinthetőknek, melyek a szabályszerű díjtételektől különböznek, tehát a belforgalomban szokásos különleges díjakat is. De a belforgalom számára nyújtott különleges díjak oly kétségkívüli előnyöket nyújtanak a forgalomnak, hogy azoknak megváltoztatása annál kevésbbé szükséges, miután ellenük panasz nem merült még fel. Nem tekintve az irány és idény díjakat, valamint a refectiakat következő különbözeti díjakat lehet megkülönböztetni: — 1. az övdíjakat, melyek leginkább a pályák saját forgalmára szolgálnak; — 2. a ki- és beviteli díjakat; — 3. az átviteli díjakat. Ezen díjak egyik vagy másik fajába tartoznak a gyakran említett csatlakozási díjak is.

Az övdíjaknál a díjak lépcsőzetesen csökkenek az áthaladt távolság nagyságától; például 20 mértföldig a díj mértföldenkint 1.5 krajczár, 20—40 mértföldig 1.25 krajczár, azon felül 1 kr. Ezen övdíjaknak belső oka kettős: a) a pályázat tekintetéből indokolhatók, mert a világ összes pályáinak tapasztalatai bizonyítják, hogy az árunak szállítása rövid vonalon aránylag drágább, mint hosszabb vonalon. Hogy tehát a viteldíj a pálya részéről igénybe vett szolgáltatásnak megfelelően, természetes, hogy rövidebb vonalra aránylag nagyobb díjat kell követelni; — de b) ezenkívül még a verseny is kényszerít övdíjakhoz; a pálya hosszabb vonalokon természetesen olcsóbban szállíthat, ez által nagyobb forgalmat biz-

tosíthat magának: miért ne használhassa fel tehát ezen viszonyt a versenynél is. — Az övdíjnal különben nagyobb távolságnál mindig általában nagyobb (habár nem aránylag nagyobb) díj szedetik, mint rövidebb távolságnál, s így senki sem panaszkodhatik a fölött, hogy ily díjak által az ipar vagy a kereskedés a szabad versenyben mesterségesen gátoltatnék. Csak két eshetőség van a díjakat illetőleg: vagy lépcsőzetes csökkenés, és a legnagyobb távolságnál minimál díj, vagy egyenlő díjak tekintet nélkül a távolságra; és alig lesz valaki, ki a közérdek tekintetéből nem kívánná a lépcsőzetes csökkenést. A vasutak az által, hogy az övdíjak alkalmazása mellett nagyobb mennyiségű áru terheket vonzhatnak magukhoz, mely terhek talán különben a pályától egészen elmaradnának, még a belforgalomnak is inkább használhatnak és különleges díjakat szabhatnak itt, melyeket különben meg nem honosíthattak volna. Egyébiránt nagyban és egészben az övdíjak ellen panaszok nem is igen merültek föl.

A mi a be és kiviteli díjakat illeti kétségen kívül, hogy a külforgalom érdekében, mely a nemzet kereskedésénél főszerepet játszik, a ki- és bevitelt lehetőleg elő kell mozdítani. E tekintetben első sorban a közlekedési vállalatoknak nagy szerep jut, a mennyiben oly díjakat engedélyezhetnek, melyek mellett a kivitel lehetséges. Hogy az osztrák magyar vasutak a kivitel érdekében eddig túlságig sokat tettek volna, vagy hogy ily díjak által valamely belföldi termelési ág károsodott volna e részben eddig alapos panaszok nem hallatszottak; legfeljebb azt lehet hallani, hogy az egyik vagy másik cikknek kivitele következtében a belföldön a cikkek drágábbak lettek, de ily panaszok az általános előnyök mellett okvetlenül háttérbe szorulnak. Legfeljebb felemlíthető azon panasz, hogy a gabnakiviteli díjakkal némely belföldi piac, pl. Bécs és Pest a megszakasztott forgalomban is ugyanazon díjtételekben részesüljön, melyek a közvetlen kivitelnél egyes állomásoknak nyújtatnak, mivel az áru kezelése sok esetben annak ily helyekre való átrakodását teszi szükségessé. E kívánalmat bizonyos föltételek mellett teljesíteni lehetne, habár nem lehet tagadni, hogy általuk a különbözeti díjak említett fájának alapja lényegesen megrendül; de ha a kereskedő kimutatja,

hogy az illető gabna csak átvitelkép nyugszik néhány napig Pesten vagy Bécsben, a kiviteli díjelőnyben ily árt is lehetne részeltetni.

A bevitelre nézve mindenekelőtt tudva levő dolog az, hogy ipar dolgában az osztrák-magyar birodalom koránsem áll a miveltség azon fokán, melyen Angolország, Franciaország, Németország vagy Belgium állanak, s hogy így a belföldi ipar a külföldi verseny mellett, ha mindjárt védvámok által támogattatik is, érdekében károsulhat; e károsulás még nagyobb lesz az által, ha a külföldi vasutak a bevitelnek előnyös díjakat nyújtanak. Ennélfogva a belföldi vasutaknak gondoskodniok kellene, hogy ily visszásságok által a belföldi ipar ne szenvedjen hátrányt. Más czikkeknak bevitelénél a vaspályáknak kötelessége a lehető legnagyobb előnyök nyújtása által a szállítást olcsóbbá tenni.

Az átviteli díjaknak célja, oly külföldi árukat, melyek rendeltetésük szerint idegen területen keresztül vonulni kénytelenek, a vasut illető vonalára terelni azáltal, hogy a versenyző közlekedési eszközzel szemben olcsóbban létesíti a szállítást. Ily átviteli szállítás, főkép, ha az a belföld valamely kikötőjén át eszközöltetik, nemcsak a vasutaknak, hanem az illető országnak is nagy előnyére szolgál. Eddig Ausztriának átviteli kereskedése, bármily fontos jövője leend is a keleti vasutaknak kiépítése után, nagyon is alárendelt szerepet játszik; s így roszalni koránsem lehet, ha a pályák az átviteli kereskedés céljából díjakat mérséklík; a pályák ily eljárás által nem annyira maguknak, mint az országnak használnak, s így nagyon is elhibázott volna a vaspályákat arra kényszeríteni, hogy csak egyenlő díjtételek mellett szállítsanak. Az átviteli díjak bármily csekélyek legyenek, a vasutak jövedelmeit szaporítják s ugy alkalmat nyújtanak arra, hogy a helyi forgalomban a viteldíjak lejebb szállithatók legyenek. Azon többször említett kifogás, hogy az átviteli díjak az ország saját kereskedését rontják a mennyiben gyakran alacsonyabbak, mint a kiviteli díjak, alaptalanok, miután az átviteldíjak rendszerint versenyződíjak, s az áru szállítása, ha ily díjak nem léteznének is egyszerüen más irányban vonulna, s így az or-

szágot elkerülnék. Mindezeknél fogva tehát az átviteli díjak teljesen igazoltak.

Végül a csatlakozási díjak vagy a) belsők, vagyis az osztrák vasutak belforgalmára megállapítottak, vagy b) külsők, vagyis a külföldi forgalomra szánvák. A vasuti csatlakozási szerződések a bel- és külföldi forgalom élénkítését célozzák, s ezt az által kívánják elérni, hogy közvetlen díjtételek állapítsanak meg, hogy egyenlő üzlet rendszabást honosítsanak meg, hogy meghatározott szállítási időre kötelezik magukat, s hogy végül a szükséges kocsik mindenkor szolgáltatása céljából kocsit cartelt kötnék. Ezen eljárás a forgalomnak előnyöket igen, de hátrányokat semmi esetre nem szolgáltatathat.

Az előre bocsátottak alapján a bizottság következő határozatokat ajánlja :

1. Az övdíjak, miután bebizonyíthatólag a pályák, a kereskedelem és az iparnak életelemét képezik, helyes elven sarkalnak s ennél fogva meghagyandók, alkalmazásuk tágítandó.

Alkalmazásuknál a belföldön mindazáltal azon elv tartandó meg, hogy a szállítás rövidebb távolságokra általában drágább ne legyen, mint nagyobb távolságokra.

2. A kiviteli díjak, miután iparunkat versenyképessé teszik és termelésünket emelik, lehető olcsók legyenek, de a kiviteli a beviteli hátrányára külön szállítási eszközöknek rendeltetésre való bocsátása által nem mozdítandó elő — és a nagy kereskedelmi gyárhelyek, mint Bécs és Pest annyiban érdemesítendőek figyelemre, hogy a számukra rendelt belforgalmi díjak a közvetlen kiviteli díjaknak megfelelőjenek.

3. Ha a beviteli díjak bebizonyíthatólag károsítják a termelést vagy a gyártást, úgy az így bebizonyíthatólag károsult cikkekre nézve aránylag olcsóbb díjak szabandók a belföldi forgalomban.

4. Az átviteli díjak kikötőink érdekében fejlesztendőek, s miután a belforgalmat semmikép sem hátráltatják, sőt bizonyos körülmények közt annak lényeges előnyére lehetnek, ezen átviteli díjak minden megszorítás nélkül továbbra is érvényben hagyandók.

5. A csatlakozási forgalom, különösen az osztrák-magyar

vaspályahálózat kebelében, a mennyire lehetséges fejlesztendő.

A bizottság külön vizsgálat tárgyává tette az irány és idény díjakat. Mindkét fajú díjak lényegesen a verseny által létesültek. Az iránydíj által egyik pont a másikkal olcsóbb vitelben részesül, mint milyenben a szabályszerű díjak alkalmazása mellett különben részesülne; ha például a déli pálya Horvátországból Bécsbe a fára nézve mérsékelt díjt engedményez, vagy, ha a tiszai pálya Kassától Pestre a bort olcsóbban szállítja iránydíjat nyerünk. Ezen díjak határozottan verseny céljából állapíttatnak meg. E verseny lehet direct vagy indirect. Indirect a verseny, ha a szállítás olcsóbb eszközése által a más vidékről való szállítás ellenében versenyzés szándékoltatik, például, ha a horvátországi fa Bécsben a felső ausztriai fával versenyezni kíván; — direct a verseny, ha a pálya az olcsóbb díj által a szállítmányt, mely különben a termelés helyéről a fogyasztás helyére más uton menne, saját pályájára kívánja hozni, például ha eddig a fa Barestől vagy Mohácstól Bécsbe a Dunán szállíttatik, s a vaspálya vonalára késztetni kívánja e szállítást. A versenyen kívül gyakran még más indok is vezérli a pályákat iránydíjak megállapítására.

Tudvalevő, hogy tömegáruk pl. gabna, köszén, fa s más efféle nagyban és egészben csak bizonyos irány felé szállíttatnak, de ezen tömeg szállításánál rendszerint viszszaállomány hiányzik. Hogy tehát a hiányon segítsenek a pályák, s üzleti eszközeiket legalább némileg kihasználhassák, a legvégső határig is leszállítják díjaikat, s ez által több ízben forgalomra tettek szert, és kocsijaikat nem kénytelenek üresen meneszteni vissza.

Míg az iránydíjak rendszerint állandóak, mert állandóan versenyzésre hivatvák, — az idénydíjak csak időszakiak, és rendszerint a hajózás versenye ellen irányulnak, s így többnyire nyári tarifák alakjában jelenkeznek.

Az iránydíjakat mind a vasutak, mind az ipar és kereskedés szempontjából csakis helyeselni lehet. A vaspályák az iránydíjak alkalmazása folytán oly jövedelemre tesznek szert, melyet különben nem élveznének; azonkívül a vaspályákat ol-

csó kezelésre szoktatják, mert a csekély díjak mellett költséges kezelést csak veszteség mellett lehetne alkalmazni, s végül, ha ily díjaknak alkalmazása meg nem engedtetnék a rövid vonalok monopoliuma szentesítettnek, ez pedig soha sem lehet célja a forgalomnak, mert megsemmisítené a versenyt, és az összes vasuti építkezésnek főcéljául azt tűzné ki, hogy minél rövidebb vonalok építése érettessék el. Az egyedüli nem épen indokolatlan panasz a forgalom részéről az, hogy az e díjak által nyújtott kedvezmények csak a végállomásoknak szolgálnak előnyül s nem egyuttal az azok közt fekvő többi állomásoknak is.

Az idénydíjak ellen több részről azon ellenvetést említik, hogy nem veszik figyelemre a közgazdaság legfőbb alaptörvényét, mely szerint ugyanis az ár a kereslet és a kínálat közti aránytól tételiztetik föl; e díjaknál e törvénnyel ép ellenkezőleg akkor, midőn az áruknak szállításra való kínálása kisebb, mert pl. nyáron a vasuton kívül a folyami hajózás is használható, a vasuti díjak az idénydíjszabályzat folytán olcsóbbak; télen pedig, midőn a folyami hajózás szünetelése következtében az összes áruszállítás a vasutakra tolúl, tehát a kínálat nagyobb, megdrágúl a viteldíj. Azonkívül ily idénydíjaknak, azon veszélyes közgazdasági következményük is van, hogy meghonosításuk előtt néhány héttel az üzletezők az olcsóbb díj élvezése céljából az áruszállítást későbbre halasztják, s így az árúk nagyon is összegyűlnek. Ezen hátrányok egyébiránt mellőzhetők, ha az idénydíjak helyett állandó különleges díjak honosíttatnak meg.

Bizonyos esetekben a vasutak nagy előnyt nyújthatnak az üzleti élet számára, ha a díjakat bizonyos körülmények mellett leszállítják. Ha például Franciaországban gabnára volna szükség, s ennek fedezésére az osztrák-magyar birodalmon kívül Amerika és Oroszország is kínálkoznék, ily esetben a vasutaknak föladata, hogy a mennyire lehetséges viteldijaiknak leszállítása által az osztrák-magyar kivitelt támogassák; ezen conjuncturalis díjak, bármennyire magukon viseljük a különbözeti díjak jellegét, mindenesetre indokoltak.

A mondottak alapján a bizottság az idény- és iránydíjakra néze következő véleményben volt :

1. Az iránydíjak továbbra is megtartandók : ha azonban ily díjak a belső forgalomban is alkalmaztatnának, ez esetben a közbeeső állomásoktól nem szedendő magasabb díj, mint mennyi a végállomások összes díja.

2. Az idénydíjak lehetőleg téli és nyári különleges díjak által helyettesítendők.

3. A conjuncturális díjak alkalmazása a pályáknak nagyon ajánlatik.

A refactiakra nézve a bizottság lényegben következőleg nyilatkozott. Ezen intézmény jogosultságát és hasznát rendszerint megszokták támadni. Az intézmény védői ismét az általános üzleti élet természetéből annak helyes voltát kívánják megállapítani; szerintök minden közkereseti társulat ott keresi hasznát, ahol találja, és minden üzlet jogkörén belül szabadon mozoghat. Ha a refactiak alap gondolatát tekintjük, mely szerint díjengedményben részesülnek azok, kik nagyobb mennyiségű áruküldeményeket nyújtanak, kétséget sem szenved, hogy a vasutak ily viteldíj-módosítvány által a nagyobb üzleteknek a kisebbek hátrányára előnyt adnak; s ennél fogva a refactiak ellenzői e rendszert az egyenlőtlenségnek forrásául, s a protectio kifolyásául tekintik, és nem találják helyesnek, hogy a vasutak, melyek közintézetek jellegével bírnak, ilyféle visszasság létesítésénél közreműködjenek.

De ha az ügyet tüzetesebben megvizsgáljuk lehetetlen be nem látni, hogy közgazdasági szempontból csak oly díjengedményeket lehetne kárhóztatni, melyek a közérdeket károsítják, mivel általában véve minden díjengedmény magában már előny a közgazdaságra. E téren a közérdek csak akkor sértenék meg ha általános használatra szolgáló czikk egynek kezébe engedtetnék át, ki ez által azután az árt tetszés szerint megszabhatná, és ha díjengedmények általában csak refactiak alakjában nyújtatnának. De ily eljárás az osztrák-magyar monarchia vasutainál sehol sem honos, és a felmerült panaszok nem annyira a rendszer ellen, mint egyes esetek ellen irányulnak. Vannak esetek, melyekben a refactiak káro-

sak, de vannak ismét mások, melyekben alkalmazásuk előnyös. Amint ez következőkből világosan ki fog tűnni :

1. Előnyös a rendszer, ha valamely cikknek forgalomba hozataláról, vagy bizonyos övbe való juttatásáról van szó. Például ha *crin d'Afrique*-ot Ausztriába kellene forgalomba hozni. Azon vállalkozó, ki először hozza e cikket, vállalkozási nyereségének némi biztosítási céljából előnyöket kíván, s ezeket a viteldíjak leszállítása esetén véli találhatni. Kinek árt az ily személyes előny? senkinek, de igen is használ a közjónak; mert ha a vállalat sikerül, ha a cikk forgalomba jó, akkor a pályák az előbb forgalomban nem volt cikk általános díját megállapítják, s legtöbb esetben az olcsó díjtétel lesz ekkor is irányadó. Ily engedmények nyújtása magának a pályának is előnyére szolgál, mert a pályák a díjak megállapításánál előre nem tudhatják előnyös forgalomra adnak-e alkalmat vagy sem; a refectiák nyújtása folytán tanulmányozhatják meddig mehetnek engedményeikkel és így ez által a díjszabás gyakorlati hatásáról szerezhetnek maguknak tudomást.

2. Szükségesek továbbá a refectiák versenyző vállalatoknál; és a refectiáknak alkalmazása ily célból igen gyakori.

A refectiák e neme ellen sem lehet komoly kifogás. Jellesül e nem által az elküldő mindenestre előnyben részesül. A refectiáknak közhírré tétele nem volna hasznos, mert a versenyző pálya csakhamar szintén kisebb díjakat állapítna meg, és a sok versenyzésnek vége más nem lenne, minthogy a verseny-pályák egymással coalitióba lépnének, a mi pedig semmi esetre nem volna előnyére a forgalomnak. Ez volt a versenynek eredménye Franciaországban és Németországban és ez Angolországban. Ennélfogva az állam nem is szokta tiltani a refectiákat. Franciaországon kívül sehol sincsenek e részben a vaspályák korlátolva, és mind Angolországban, mind Németországban a refectiák szokásosak.

A bizottság ily körülmények közt nem találja indokoltnak, ha a vasutak a refectiák nyújtásától eltiltatnak, s így ki lenne mondandó :

hogy a refectiák következő esetekre szorítandók : 1. ha

arról van szó, hogy valamely cikk forgalomba hozandó, — 2. ha akár vizen, akár szárazon versenyről van szó. Az első esetben a refectiák nyújtása közhirré hozandó.

Fővárosoknak végül a bizottság szintén előnyöket óhajt nyújtani, miután ily előnyök mellett a vidék és a főváros környéke is a forgalom előnyében részesülend. (IF. 5—21. l.)

A bizottság véleménye iránt a szakértekezlet nem folytatott tárgyalásokat; miután a vasuti képviselők nem akarták megengedni azt, hogy a vasutaknak oly számos érdekét érintő díjszabályzati kérdés, mely minden egyes vasutnál más és más megoldást igényel, egyformán döntessék el. (II. 241.).

Egyébiránt a szakértekezlet a díjkülönbözeti kérdésben gyakorlati eredményekre nem vezetett, miután sem Ausztriában sem Magyarországon nem mutatkozott annak szüksége hogy a kormány e kérdést jelenleg már megoldja.

VII.

A különbözeti díjak kérdése az irodalomban.

Az irodalom eddig csak keveset foglalkozott a különbözeti díjakkal. A közgazdasági kézikönyvekben fölvéte-
tik ugyan rendszerint a vasutiügy, s ott nagyjában szó van egyszersmind a viteldíjakról is, de mind ez rendszerint oly általánosságban szokott történni, hogy legtöbb kézikönyvben még csak a különbözeti díjról említés sincsen, annál kevésbé akadunk e díjak természetének, hatásának, vagy jelentőségének tüzetes felsorolására. A különbözeti díjakról eddig rendszerint csak röpiratok foglalkoznak, s ezek is nagyrészt csak mellékesen. Legtöbb röpirat csak ephemer jellegű, miután csak is egyes viszonyra, s egyes esetre nézve sorolnak föl jelenségeket és ezeket igyekeznek lehetőleg megtámadni, anélkül, hogy magát a különbözeti díjkérdésének belső lényegét csak érintenék is; áll ez főkép azon irányú röpiratokról, melyek egyes különbözeti díjak ellen szólalnak föl, ezek rendszerint egyes körülményekből indulnak ki és támadják meg a vasuta-

kat, okolván őket azzal, hogy az ipar és a kereskedés megromlására töreksszenek.

Az e fajtájú iratok többnyire nagyon hasonlók egymáshoz. Rendszerint a különbözeti díjakat felsorolják, szemben állítják azokat az általános díjakkal, az így felmerülő ellentétet lehető kirívó színekben föltüntetik: s végül apostrofálják a kormányt, s fölhívják azt a közérdekek támogatása céljából és a vasutak hallatlan zsarolásainak megszüntetésére.

A ki egy ily röpiratot olvasott ismeri mindnyájuk tartalmát.

Hogy olvasóinknak legyen fogalma ily röpiratokról is, közölni akarjuk tartalmát egy legújabbnn megjelent ilyenü iratnak; ez Jordan János Lajos-nak »Eisenbahn-Coalitionén und die Differential-Tariffe der österreichischen Bahnen« czimű röpirata.

E röpirat szerint 1873. május 15-e óta Hamburg vagy Lübeckből Oderbergen vagy Bodenbachon át Bécsbe dijszabályzat alkalmaztatik, melyen a mázsá ezen $146\frac{9}{10}$ mértföldnyi uton 15.₃, 16.₅ és 19 ezüst garason szállíttatik.

E díj többnyire oly angol származású árúkra alkalmaztatik, melyek közül legtöbb Csehországban is előállítható, — másrészt oly tengerentúli árúkra, melyekkel a csehországi üzletvilág élénk közvetítő kereskedést üzhethetne, ha közvetlen díjak ettől el nem ütnék. De a különbözeti díjak mellett a csehországi ipar és kereskedés teljesen elnyomatik, mig ugyanis Hamburgtól Bécsbe 15.₃—19 ezüst garas a díj, Csehországba tehát a fél utra 22.₄—23 ezüst garast követelnek. Ily viszonyok mellett tönkre kell jutnia a belföldi üzletnek. Ugyanily viszonyok észlelhetők a Drésda és Bécs közti forgalomnál; Dresda és Bécs közt a díj, daczára annak, hogy e vonal 10 mértfölddel kisebb mint a Bodenbach és Bécs közti, 5 ezüst garassal olcsóbb.

Ezen a belföld iparát teljesen tönkre tevő és csak egyes főváros érdekét szemmel tartó dijszabályzat ellen az államnak föl kellene lépnie, s nem kellene tűrnie, hogy a belföldi közgazdaságot egyes pályák vagy pálya-szövetkezések teljesen tönkre tehessék.

A különbözeti díjak ellenzői közt jelenkezik Perrot is.

Perrot J. ismeretes vasutügyi író, ki Németországban számos röpiratai által részint a pennyrendszer meghonosítása mellett küzd és minden kérdésnél álláspontjára tér vissza, mely szerint a vasutügy sikerre csak akkor vezethet, ha az az állam kezébe kerül, a különbözeti díjak kérdésénél is e szempontot hozza érvényre.

Szerinte a különbözeti díjak a »verseny« következménye. A mit a közönség a különbözeti díjak által nagy utnál nyer, azt elveszti a rövidebb és benső forgalomban; tehát nem élvez semmit, legfőlebb csalódik. (L. Die Anwendung des Penny Porto-systems auf den Eisenbahntarif. Rostock 1872.)

Sokkal nagyobb jelentőségű irodalmi termékekkel találkozunk a különbözeti díjak védelmezőinél, ezek a viteldíj természetének lényegébe merülnek, behatóan foglalkoznak a különbözeti díjak jelentőségével s általában magasabb szempontból tárgyalják a kérdést, kiemelkedve az egyes külön érdekek rendesen szemfényvesztő helyzetéből.

A különbözeti díjak belső indokoltságának, s az azok elleni küzdelem czéltalanságának legnevezetesebb szöszölője Michaelis Otto, ki Die Differentialtarife der Eisenbahnen című, legelőször 1864-ben az általa és Faucher által szerkesztett Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte című folyóiratban megjelent értekezésében, a különbözeti díjak számos előnyeit élénk színekkel festi s kimutatni igyekszik, hogy a sokszor emlegetett és féltett árnyoldalak, ezen díjaknál koránsem olyanok, mint azok rendszerint föltüntettetnek.

Michaelis kimutatja, hogy minél hosszútbb a közlekedés, annál inkább nyernek jelentőségükben azon közbeeső helyek, melyek az egyes vidékek közt közvetítő szerepet játszanak. A vasut a közlekedésnél eddig a leggyorsabb módozatot nyújtja s ez által a közbeeső kereskedés lehetőleg szűk körre szorítatik. Ezen viszony határozott kifejezést nyert a különbözeti díjakban, melyeknél ugyanis az egyik ponttól a másikig a közvetlen szállítás tetemesen olcsóbb, mint ha a forgalom közbeeső állomások által megszakaszthatik.

Ezen díjak ellen több oldalról, de különösen az így hátrányban szenvedő közbeeső helyek részéről fölszoktak szó-

lalni. Michaelis egy ily tettleges fölszólítás folytán irta értekezését; a boroszlói kereskedelmi kamara ugyanis 1861. január 8-án a törvényhozáshoz intézett kérvényt a különbözeti díjak ellen. Ezen kamara nézete szerint: »A különbözeti díjak nem gazdaságosak; mert a helyi távolság természet törvényét egészen fölforgatják.« De a gazdaságosság elve még sohasem hozatott összeköttetésbe a távolság fogalmával.

A boroszlói kamara szerint továbbá a különbözeti díjak az általuk nyújtott piacokra és vidékekre mint tilalmi vámok hatnak, már pedig a tilalmi vámok káros következményeiről mindenki meg van győződve.

Ezen ellenvetésekkel szemközt Michaelis ép az emberi ész legszebb törekvéseit abban látja, hogy a távolság törvényét is sikerrel leküzdi, s a természet szerint távollevőt közelebb hozza. A távirda nem ismer távolságot, tehát ez is homlok ellenest működne a természet törvényével; a pósta a távolabb helyre ugyanazon díj mellett szállítja a levelet, mint a közeli vidékre, ez is tehát ellenkeznék a természet törvényével. Tagadni nem lehet, hogy a forgalomnak ily átalakulása s különösen a vasutak által történő megváltozása folytán tényleg több hely, mely előbb a közvetítő kereskedelem mellett virágzott, jelentőségében veszített, de ez mit sem nyom, mert ugyancsak a forgalom emelkedése mellett sokkal több helység gazdasági jólétben és jelentőségben ismét emelkedett.

Michaelis ezekután elhagyja a polemikus irányt s a viteldíjak természetét általában kezdi vizsgálni. A viteldíjak szerinte három elemből alakulnak: — a) olyanokból, melyek mindig egyenlők maradnak, ha mindjárt a szállítás száz mértföldre is irányul, ide tartoznak a feladás, a lerakás költségei, a föl és lerakásnál lehető koczkázat, a kezelésnél az írásbeli műtétek, a kiadás, a raktározás költségei: — b) olyanokból, melyek az áthaladott mértföldek arányával arányosan emelkednek; ide sorolhatók a továbbítás, a kocsi és az ut elhasználási költségei, a lehető sérülés az árú szállítása közben; — c) olyanokból, melyek a kettő közt közép helyet foglalnak el, azaz emelkednek ugyan a szállítás nagyobbodásával és hosszával, de nem arányosan, ide tartoznak a vasutak általános költségei.

A vasutaknak mint közlekedési eszközöknek hatása különösen az, hogy a szállításnál az emberi tevékenység közreműködését a lehető legkisebb mérvre szorítják, a mennyiben a gép s különösen a gőzerő vállalja magára a mozdtítás és vitel legnagyobb részét. Ezen tevékenységük következtében a szállítási díjnak mértföldenkint emelkedő része kisebbedik, holott a kezdő és a vég állomáson mutatkozó költségek a vasutak által nem csökkennek, mivel ép ez utóbbiaknál oly tevékenységnek díjazásáról van szó, melyet mindig emberi erő alkalmazásával kell fogamatba venni, így a fel és lerakást, az ennél mutatkozó írásbeli teendőket, a raktározást stb. Ellenkezőleg a technika tovább fejlődése következtében a vasutak a gőzerő alkalmazása, a szállítási eszközök minél kimerítőbb használása folytán természetsszerűleg azon költségeket mérséklík, melyek a szállítás hosszával arányosan emelkednek. Ennélfogva a vasutaknál azon törvény természetesnek tüník föl, hogy a vasutügy minél nagyobb fejlődésénél azon szállítási költségek, melyek a nagyobb távolság által okoztatnak mindinkább kisebbbednek, és hogy ez tényleg így van ezt bizonyítja a vasuti statistika.

A porosz vasutaknál átlag mértföldenkint tettek,

évben szállítási költségek kezelési költségek

1855. 2.1 tallér 3.4 tallér

1857. 2.0 » 3.6 »

1859. 1.7 » 3.8 »

1861. 1.5 » 3.8 »

1862. 1.4 » 3.8 »

vagyis azon kiadások, melyek mértföldenkint emelkednek nagyban s egészben évenként kisebbbedtek, holott azon tételek, melyek állandók lassankint nagyobbodtak.

Ezen tapasztalási tényekből s a vasuti szállítás természetéből önkényt következik az, hogy a különbözeti díjakat a vasutüzlettel ellentéteseknek tartani nem lehet, és nem szabad állítani azt, hogy az u. n. önköltségeknek meg nem felelénének a különbözeti díjak; mert a kifejtettek nyomán épen a hosszabb szállításnál az önköltségek nem emelkednek aránylag, hanem csak részben.

A vasuti díj ügyében a vasutaknak a lehető legnagyobb

szabadság engedendő, mert csak ily szabadság mellett érvényesíthetik saját érdekeiket, és csak így fejlődhetik ki a vasutak közti verseny, ez által pedig létesülhet a legnagyobb és legélénkebb forgalom, s a lehető legolcsóbb szállítás. Egyes helyek külön érdekeinek fentartása czéljából a különbözeti díjakat roszalni nem szabad; és nem lehet a vasutaknak ily irányú megszorítását helyeselni. Ez nem volna egyéb, mint a középkorban szokásos megállapodási jogoknak (Stapelrecht) ismétli meghonosítása. Az üzleti élet mindig kikelt az újítások ellen; midőn a légszesz alkalmazásáról volt szó, a gyertyakészítők és olajgyárosok panaszkodtak s azt állíták, hogy üzletük tönkre jut; midőn az első vasutak épültek a fuvarosok panaszkodtak és fájlalták azt, hogy már most szekereiket összetörhetik, s lovaikat használaton kívül helyezhetik. A különbözeti díjak is ártalmára lehetnek némely helyiségeknek, — de már hiába, ha a viszonyokat kellően fölismerik, ha elég rugékonysággal bírnak arra, hogy a megváltozott viszonyok mellett tevékenységüknek oly irányt adjanak, melyből sikerrel kiállhassák az átmenet nehézségeit, nemcsak tönkre nem fognak menni, hanem ellenkezőleg továbbra is virulni fognak.

Egyébiránt a vasutak a díjak megállapításánál soha sem járnak el önkényileg, hanem ellenkezőleg bizonyos törvények szerint. E törvényekben a verseny és az érdek képezik a tényezőket.

Érdek szempontjából a vasutak alapításánál két irány szokott figyelembe vétetni; ugyanis 1) a vasut akkép fog építtetni, hogy elég nagy forgalomra tegyen szert és más vasutak versenyétől ment legyen; — 2) hogy a vasut oly végpontokat csatoljon össze, melyeknél az árúk nagy mennyiségben adatnak föl és fogadtatnak el. Ezen most említett irányokból, valamint a gazdaság általános törvényeiből következnek azon szabályok, melyek a vasuti díjak alkotásánál érvényre jutnak. A vasutak saját érdekükben minél nagyobb forgalomra törek-szenek; és miután kétségkívül a viteldíjak leszállítása által a forgalom emelkedik, e díjak lehető mérséklésére is lesznek tekintettel. De a forgalomnak öregbülése a díjak leszállítása folytán azon piaczok és árúk sajátságos viszonyai szerint különböző leend. — Ennélfogva csak akkor fog a vasut saját

érdekének megfelelően a díjak leszállításánál eljárni, ha általa oly forgalmat létesít, melyből tetemesebb jövedelme leend. Mivel pedig a különböző piaczkon ily leszállítás különböző hatása, bizonyos, hogy a leszállítás, mely némely piacra nézve a jövedelmet előnyösnek tünteti fel, másutt kevésbé jövedelmes, sőt talán hátrányos is lesz. Ebből kitetszik, hogy a díjképződés a különböző végállomások szerint különböző. Azon piac, melyhez árúk szállíttatnak, csak akkor veheti azokat állandóan és természetsszerűen, ha az oda szállított árúk helyett ismét árúkat nyujthat a visszaszállításra, s ez ismét hatással leend a díjképződésre.

A legfőbb figyelem, melyet ennél fogva a vasutaknak a díjképződésnél kifejtteni kell, az, hogy kiindulási és végpontokul oly pontokat választanak, melyek olcsó díjak mellett élénk forgalomra adnak alkalmat. Ezenkívül arra kell törekedniök, hogy az illető végpontok lehetőleg hosszú szállítást vegyenek igénybe, s ez által a pályaut egész hosszában adjanak alkalmat forgalomra. Miután pedig a vasutak saját érdekükben kiindulási és végpontokul rendszerint forgalomgazdag városokat választanak, mert ép ezek szolgáltatják a vasutak számára is a lehető legnagyobb forgalmat, ebből következik, hogy a legsikeresebb díjleszállítás az, mely az áruszállítást az egész pálya hosszában, egyik végétől a másikig olcsóbbá teszi; a legközelebb sikeres díjleszállítások azok, melyek az egyes közbeeső állomások s a végpontok egyike vagy másika közt engedtetnek; és csak legutolsó helyen állnak azon leszállítások, melyek a közbeeső állomások egymásközi forgalmában alkalmaztatnak. Ime ez a vasutak érdeke által követelt díjleszállítás útja. A mi egyes pályáról szól, áll a közvetlen csatlakozásban álló több vasutakról is, e vasutak együttevve egy pályául tekintendők, melynél az egyes vasutak csatlakozási pontjai közbeeső állomások szerepét játszák.

A viteldíjképződésnek most említett törvénye koránsem kizárólagos sajátja a vasutaknak; előfordul az mindenütt, hol árképződésről van szó. Mindenütt, hol az olcsóság tömeges keresletet s fogyasztást von maga után, az árak gyorsan le szoktak szállni. Ezen mindenütt általánosan tapasztalható törvény alól tehát a vasutak sem képeznek kivételt. —

A viteldij meghatározásánál a vasutakat a saját érdeken kívül még a verseny is vezeti, és a verseny hatása szintén nagy szerepet játszik.

A vaspályák kezdetben rendszerint úgy épültek, hogy lehetőleg verseny nélkül működhessenek. Kezdetben ugyanis csak a főbb kereskedelmi pontok, jelesül a tengeri kikötők köttettek össze a benső vidékeken fekvő főkereskedelmi helyekkel, így létesült az összeköttetés Berlin, Bécs, Hamburg, Triest, Stettin, Köln stb. városok közt. A főpontoknak ily összeköttetésénél gyakran azon eset adta elő magát, hogy különböző tengeri kikötők egy központi várossal jöttek kapcsolatba, pl. Bécs Trieszttel, Hamburggal, Stettinnel; — és most e különböző irányok közt elkezdődik a verseny, még pedig oly verseny, mely nagyon is heves szokott lenni. Különböző kikötők és vasutak versenyeznek egymással avégből, hogy a benső piacot tengerentúli cikkekkel ellássák s viszont e piacról a kikötők s más tengeri városok számára iparcikkeket nyerjenek. Gyarmati cikkek szoktak e versenyenél főszerepet játszani.

A viteldij meghatározásánál ily körülmények közt a vasutak már egészen más szerepet foglalnak el. Előbb olcsóbb díjak engedélyezése által kizárólag a forgalmat kívánták nagyobbitani; — most ha magas díjak mellett maradnának, veszélyeztetik az összeköttetéseket, s azoknak teljes megszüntét vonnák maguk után; — ellenkezőleg alacsony díjak mellett nemcsak a forgalom nagyobbodása éretik el, hanem azon forgalom is a pályára tereltetik, mely különben más vonalon haladna. Az önfentartás és a szerzés ösztöne itt lényegileg egy s ugyanazon célra törekszik.

A vasutaknak ezen irányu versenyzésében keresendők a díjak különfeleségének legfontosabb indokai, miután a kifejlődő verseny a díjakat még azon minimumon alól is lehajtja, melyet eddig a vasutak mint áthághatlatlant tekintettek.

Az északnémet, hollandi és belga kikötőkből egyrészt, és Triestből másrészt a belső nagy piacok felé vezető vasuti vonalak kezdék meg a harezot, a mennyiben a hamburg-bodenbach-bécsi vonal a díjakat lejobb szállította, hogy a triest-bécsi vonal irányában elsőséggel birjon.

A példát nemsokára a többi vonalok követték.

A közvetlen csatlakozási szállításnál mutatkozó olcsóbb díjak meghonosításával elkezdődtek a panaszok a közbeeső helyek, jelesen Berlin, Magdeburg, Drezda, Boroszló, Köln, részéről. Persze nem szólaltak föl az olcsó díjak ellen, hanem azt követelték, hogy számukra is az átmeneti forgalom alacsonyabb díjai honosuljanak meg, mert különben kereskedelmi jelentőségüket veszélyeztettnek állíták. Látszólag vagy külsőleg tehát e panaszok az olcsóság mellett harcolnak. Miután mindazáltal céljuk az volt, hogy a közvetlen és a megszakasztott szállítás díjait egyenlőkké tegyék, tulajdonképen az olcsóság ellen küzdöttek; mert az egész vonal egyes részeire is kívántak díjengedményeket, s ha ebbeli kérelmük nem teljesítettik általában, nem is akarták azokat.

Minden küzdelem az olcsóság ellen, bármily alakba és ürügy alá rejtőzködjék is, nem egészséges. Mert az olcsóság mindenütt hol mutatkozik közgazdasági haladás, és soha sem szabad a gazdasági haladást, bármely ponton is, csak azért bénítani, mert más pontokon egy és ugyanazon időben nem honosítható az meg. Bízni kell abban, hogy a haladás előbb utóbb saját természeténél fogva ki fog terjedni még oda is, hol kezdetben számára ellenállhatlanoknak látszó akadályok mutatkoztak.

A vasutaknál is a díjaknak olcsóbbakká válása csak lassan-lassan lesz általánossá, és ez magából a vasutak saját érdekéből is következik. Nagy vállalatok ritkán hiszik, hogy olcsóbb árak nagyobb kelendőséget biztosítanak, s így a nagyobb forgalom által nagyobb jövedelem lehetséges, mint magas árak mellett; a vasutak is nagyon féltek díjaik leszállításától, nem mertek a gondolatnak helyt adni, hogy jövedelmük a díjleszállítás mellett még nagyobbodhatnék is. A verseny kényszerítette őket díjaik leszállítására és a tapasztalás megmutatta, hogy a leszállítás nem szolgált veszteségre, és mihelyt ezen tapasztalásra jutnak, bizonyára ott is fogják a díjakat leszállítani, hol arra versenyérdekek által nem kényszerítvék. A forgalomra nézve ennél fogva valóságos áldás, ha valahol a verseny a díjak leszállítására kényszeríti a vasutakat; mert ez rendszerint maga után vonja, kisebb-nagyobb idő múlva, a leszállítást más vonalokon és irányokban is. Éppen a forgalom

érdekében fekszik ennél fogva, ha egyes vonalrészekben az olcsóbb tételék meghonosodnak, ha mindjárt némi egyenetlenségekkel járna is e leszállítás.

A gazdasági fejlődés minden téren egyenetlenségekkel jár karöltve, hogy utóbb egyenlőségre vezessen. Egyenlőség egyszerre mindenütt csak hatalomszóval, de nem a haladás békés eszközével honosítható meg.

Ha ezeknél fogva ép a verseny azon eszköz, mely által a vasuti forgalomban is a gazdaságosságnak eszméje, illetőleg az olcsóbb viteldíjak alkalmazása lehetséges, úgy nagyon rossz eljárás az azok részéről, kik mindjárt, mihelyt a verseny némely vidékek külön helyi érdekével ellentétbe jő, azonnal rendkívüli zajt és lármát ütnek, s a vasutak eljárását általában rosztalják; mert ily kivételes módozatok nélkül általában lehetetlen a vaspálya-ügynek békés fejlődése és tönkre tétetnék a verseny e téren.

A versenynyel és jótékony hatásával együtt a különbözeti díjak által a vaspályaügynél még egy nevezetes elv lép életbe, mely főkép az utóbbi években csodálatos érvényre jutott. Midőn t. i. a vasutak az egyes kikötők kereskedelmével kapcsolatban a versenyzésben részt vesznek, mely a különböző kikötők közt kifejlődik: érdektársaiul, hallgatag részeseiül jelenkeznek azon piacoknak, melyeket egymással egybekapcsolnak. Mig előbb talán a forgalomban a szállítani kívánóktól lehetőleg sokat nyerni akartak s így bizonyos tekintetben egyedárúi jellegüket kibányászták: — most a kereskedők érdektársaiává válnak s ez által a monopolisticus jelleg háttérbe szorúl, a két ellentétesnek látszó érdek összhangzatossá lesz. — Semmi ok sincs tehát arra nézve, hogy a különbözeti díjak ellen sok helyütt keletkezett harc továbbra is élesztessék, hanem ellenkezőleg, arra kell törekedni, hogy a vasutak szabad elhatározásukban tehessenek lehetőleg mindent, mit érdekükkel összeegyeztethetőnek hisznek a díjszabályzat terén is. —

Michaelis alapos dolgozata mellett a többi e részben napvilágot látott értekezés nagyobbára helyi érdekű. Így az osztrák és magyar vaspályák díjpolitikájának megvilágítása szempontjából főlemlitendők Bontoux és Schüller iratai.

Bontoux »Die Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesell-

schaft-czimü művében a déli pályatársulat ellen több oldalról fölhozott azon vádat, mely szerint a társulat különbözeti díjai által a belföldi gazdaságnak ártana, czáfolja s ez alkalommal nézeteit a különbözeti díjakról vázlatozza. Az illető czikk lényegben következő :

»A déli pálya társaság pamutot a Schweicz számára Triestből mázsamértföldenkint 1 krajczájával szállít, holott ugyane czikkért, ha az Bécsen alól marad 1.7—1.5 vagy 1.25 krt követel. Angol fémeket, angol géprészeket és sok más külföldi gyártmányt a pálya Triestből Bécsbe vagy azontúl olcsóbban szállít, mint a hasonló belföldi gyártmányokat a belföldi forgalomban rövidebb vonalon. Ez tény. Ha tehát behozott vagy átmenő idegen áruknál a mérsékelt díjak előnyösök, mért nem nyújtja e díjakat a déli pálya a belföld hasonló gyártmányainak és minden távolságra? Igen érthető az ok. Azért nem teszi ezt, mert főelveinek egyike az, hogy az idegen ipart a belföldi ipar rovására kell támogatni.«

Bárcsak tudtúl adná valaki egyszer, mily indokok vezethetnék a társaságot arra, hogy az idegen ipart a belföldi rovására előnyökben részesítse? Valóban nehéz volna ily okokat felsorolni. Bontoux nem is akar erre várni, hanem a különbözeti díjak alkalmazásának okát sorolja elő.

A sokat megtámadott különbözeti díjak kizárólag idegen vonalok versenyéből létesültek. Ezen különbözeti díjak nélkül a Zürichben és Zürich körül létező fonódák és szövődék egyetlen egy krajczárral sem fizetnének többet viteldíjúl, hanem egyszerűen a marseillei vonalon szállíttatnák a szükséges nyersanyagot.

Angol fémek és gépek e díjak nélkül is állandóan és ugyanazon árak mellett érkeznének Bécsbe és pedig Hamburgon és Stettinen át. A különbözeti díjak alkalmazása által tehát a déli pálya nem csak saját érdekének használt, hanem a belföldi iparnak és így az egész országnak. A belföldi ipar és a belfogyasztás csak nyernek ily díjak által, mert olcsóbb feltételek mellett szerzik meg ama idegen árukat, melyek minden körülmények közt behozattatnának. A különböző közlekedési utak versenye lenyomta a viteldíjakat.

A szállítások szaporodása, mely ezen rendkívül olcsó

díjak következtében támadt, lehetővé tette a déli vaspályának azt, hogy a kereskedésnek más előnyöket is nyújtson, a mi különben lehetetlen lett volna. Téves volna egyébiránt abból, hogy a pályának ezen olcsó különbözeti díjak nyereséget hoztak, azt következtetni, hogy a társaság alkalmazhatja e díjakat más szállításoknál is, melyekre nézve kedvezőbb helyzetben van s versenyeznie senkivel sem kell. Ha a társaság erre csakugyan szcríttatnék, minden esetre jobban tenné, ha azon forgalomról általában lemondana, melyet csak azért eszközölhet oly olcsón, mert az összes forgalomnak csak igen kis részét képezi. Az ország e díjak által nyer, és pedig igen egyszerű okokból ; mert a mi a bevitelt illeti, minden országnak s főkép Austriának érdeke kívánja, hogy idegen árúkat az ország azon határán hozzon be, mely a fogyasztási helyektől legtávolabb fekszik. Ha Bécsbe szánt idegen árúk például Passaun át hozatnának be, úgy a belföld idegen pályáknak sokkal többet kénytelen fizetni, mint ha a bevitel Triesten át következne be. A transitó árúknál a különbözeti díjak előnyöségét vitatni sem kell.

Schüler F. Die Tarife in ihren Beziehungen zum Concessionswesen czimü és elég figyelmet keltett röpiratában a vasuti díjszabályzat jelen állását általában s különösen a különbözeti díjakét is védi. Az okok, melyeket a különbözeti díjak mellett felhoz következők : — némely tárgyak, daczára nagy hasznosságuknak, nem birnak oly értékkel, hogy hosszú szállításra alkalmasak volnának, mivel ily szállítás által aránylag nagyon megrágulnak, annyira, hogy keletük veszélyeztetik. Ez az eset észlelhető a kőszénnél, a sónál és a gabánánál. Ha a vasutak ily cikkek számára iránydíjat alkalmaznak, a cikkek kelendőségét lehetővé teszik, s így mind a termelőknek, mind a fogyasztóknak előnyül szolgálnak. — A kifogások, melyeket a különbözeti díjak ellen fölhozni szoktak, teljesen érthetetlenek, ha tüzetesebben megvizsgálatnak az indokok, melyekből e kifogások keletkeznek. Egy részt azt vetik e díjak ellen, hogy a vasutak gyakran a külföldi cikkekre nézve ily díjak által olcsóbb szállítást engednek, Triestből München, vagy Oroszország felé a különbözeti díjak olcsóbb szállítást eredményeznek, holott a belforgalomban a

szállítás nem ily olcsó; ezen eljárás pedig a saját kereskedést, az átviteli kereskedés javára sujtja. De e kifogás egészen alapelküli, az ország belkereskedését nem is érinti a különbözeti díjak ezen intézkedése, mert az illető cikkek Münchenbe vagy Oroszországba másuton mehetnek és mentek előbb, a különbség csak az, hogy míg előbb a belkereskedés nem vette észre ezt, most az átvitelnek a belföldi pályára való terelése után ez feltűnővé válik, s ezért a vaspályák okoztatnak. — Egy további kifogás az, hogy a pályák a különbözeti díjak által külföldi tengeri kikötőket pl. Hamburgot, Stettint, Genuát, a belföldi kikötők, különösen Triest rovására emelik és támogatják. Ezzel szemközt meg kell fontolni, hogy a díjkezdmények bizonyos rány felé alig változtathatják meg a tengeri kereskedés menetét.

Hogy valamely kikötő nagyszerű kereskedelmi gyűponttá legyen, egészen más tényezők szükségesek, mint a szárazföldi szállítás díjának mérséklése. De különben a pályák csak jogukat gyakorolják, ha forgalmuk számára oly szállítmányokat igyekeznek megnyerni, melyeket a belföldi kereskedés nem nyújthat.

Végül gyakran azt állítják, hogy ha a pályák az átvitelnél 1 vagy 0.8 krajczárnyi díjak mellett szállíthatnak, ugyanezt tehetik a belforgalomnál is. Az efféle állítás az átszállítási forgalom természetét egészen figyelmen kívül hagyja és feledi, hogy csak különböző díjak alkalmazása mellett lehet alacsony díjakat is alkalmazni, holott ha mindenütt egységes díjak alkalmaztatnak az átlag-tétel mindenesetre emelkednék; s így mindazon szállítások lehetetlenekké válnának, melyek jelenleg csak is alacsony díjak mellett eszközölhetők.

A különbözeti díjak ellenzői rendszerint egységes tételek alkalmazását követelik; de ily tételek meghonosodása esetén csak két eshetőség gondolható, vagy igen magas az egységes tétel, vagy igen alacsony. Az alacsonyabb díjakat a pályák nem fogadhatják el, mert általuk kárt szenvednek és pénzügyi érdekeiket közvetlenül veszélyeztetik.

Nem marad tehát más hátra, mint a magasabb díjak alkalmazása, ez által pedig az árúk keletpiacza nagyon szűkké válnék, s az ipari élet sorsa a távolabb fekvő vidékeken ten-
dés vagy nyugalom lenne.

Egyébiránt a különbözeti díjakról uralkodó balvélemény meghonosodása tekintetében sokat tett maga a szó is. A különbözeti díjak elnevezése kétségtől az egyenlőtlenség és pártoskodás mellékgondolatát támasztotta; pedig nem erről van szó, hanem a különböző gazdasági viszonyok igénybe vételéről, s az ezek által indokolt díjak alkalmazásáról. Ennélfogva sokkal jobb lenne e díjakat távolsági díjaknak (Distanztariffe) nevezni. A vasutak azért épültek, hogy a távolságoknak behatása a mennyire lehetséges csökkentessék, és a földtermékek és az iparczikkék kelete lehetőleg nagyobb körre kiterjesztessék. A »távolsági díjak« alkalmazása e czélok elérését lehetővé teszi és ha ezen rendszer meg nem volna még honosítva, annak minél előbb leendő alkalmazása a vaspályáknak dicsőségére válnék. Egyébiránt a különbözeti díjak koránsem találtattak föl a vaspályák számára. Az ipar és kereskedés a természetükben fekvő elvet — ha mindjárt más név alatt mindig követte. Triestből például tengeri utért a díj Genuába és Marseilleba egyenlő, és Liverpoolba még olcsóbb, mint Bordeaux és Havre-ba. Liverpoolból a viteldíj kisebb Constantinápolyba, mint Havreba. A brünni posztógyárak a külföldi vevőknek olcsóbban adják a posztót, mint a belföldieknek. Szóval mindenütt oly viszonyokat lehet észlelni, mint melyek a vaspályáknál a különbözeti díjakban visszasakúl jeleztenek.

Schäffle nagyhirű nemzetgazdasági író a különbözeti díjak kérdésénél mintegy közvetítő álláspontot foglal el, nem akarja kimondani, hogy e díjak magukban véve káros hatásuak, sőt elismeri azt, hogy sok esetben indokoltak és előnyösek, — de másrészt nem hiszi, hogy a vasutak teljes szabadsága mellett, a szabadversenynek e téren teljes kifejlődése esetében a különbözeti díjak sikerteljes eredményre vezetnek. Ez író a vasuti díjszabályzat tárgyában — főkép nemzetgazdasági tankönyvének 2-ik kiadása alkalmával, midőn műve »Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft« czim alatt jelent meg, nagy figyelmet kellett. Álláspontját, munkájának legújabb kiadásában (1873.) sem tagadja meg. Szerinte a díjszabályzatok megállapításánál az önköltségek irányadók, és ez a különbözeti díjaknál is figyelemre méltatandó.

Kétséget sem szenved, hogy az áthaladó forgalom sokkal kisebb költségeket okoz, mint a megszakasztott; a be és kirakodás hosszabb vonalon aránylag kevésbé költséges, kisebb kezelési személyzetet igényel. A végpontokon, vagy csomópontokon mutatkozó nagyobb forgalom, a nagyobb mennyiségű árúk ki- és berakása, az alkalmazott személyzetnek nagyobb mérvű kihasználását teszi lehetővé, s így a kezelés olcsóbbá lesz. A mennyiben tehát a meg nem szakasztott forgalom kisebb önköltségeket okoz, annyiban tagadhatlanul hiba volna az egész pályán mázsamértföldenkint egyenlő díjakat követelni, ez valóban nagyon egyenlőtlen egyenlősítés (ungleiche Gleichmacherei) volna; még nagyobb visszásság volna különböző befektetés mellett készült különböző pályákra nézve ily egyenlősítést követelni.

A különbözeti díj a szabályszerű díj mellett szállító irányában csak akkor lesz igazságtalanság, ha a szabályszerű és a különbözeti díj közötti különbség a különbözeti és a nem különbözeti forgalom önköltségeinek különbségét túlhaladja; természetesen az önköltségeknél minden a forgalomnál tekintetbe veendő költség figyelemre méltatandó.

A különbözeti díjak alkalmazásánál rendesen azt lehet tapasztalni, hogy a vasutak a nemkülönbözeti forgalmat bizonyos tekintetben elhanyagolják. A pályák a különbözeti forgalomba nagy tömegeket csak a kisebb és nem különbözeti, valamint a személy szállítás rovására vonják; és tapasztalás szerint a különbözeti díjak alkalmazása ép az említett szűkebb forgalom díjainak csökkenését késlelteti, sőt gyakran e díjakat fölcsigázza.

Ezek alapján Schäffle következő eredményre jut: Nem a különbözeti díj magában véve támadandó meg, hanem a) hibás megállapítása tekintetbe nem vétetvén a nagy távolság és a tömeg szállítás önköltségei; — b) a befektetési tőke kamatainak az általános forgalomra és a személy szállításra való utalása. — (L. idézett műve II. 252.).

Nem alkalmi körülmények vagy külön érdek, hanem tisztán elméleti indokok vezették Schäfflét, midőn a különbözeti díjakat tanulmányozása tárgyává tette.

VIII.

A különbözeti díjak igazoltsága.

A különbözeti díjak kérdésének megoldásánál mindekelőtt jelezni kell azon álláspontot, melyből a vasuti ügy legalább Európa legtöbb államaiban s különösen nálunk Magyarországon megítélhető. Ez álláspont szerint az egyes ország vasuti hálózata már kisebb, már nagyobb részben egyes vállalati vasuti társaságok kezében van, itt-ott elvétve kisebb-nagyobb vonalok az állam birtokában és kezelésében is találhatók, maguk a társasági pályák kisebb-nagyobb mértékben az állam részéről különböző alakban segélyeztetnek ugyan, de nagyban és egészben a vasuti kezelésnél a magánvállalkozás játszik főszerepet. Ezen kiindulási pont következtében tekinteten kívül kell hagyni mindazon javaslatokat, melyek a vasuti viteldíj ügyének gyökeres rendezését az által kívánják elérni, hogy a magánvállalkozást teljesen megszüntetve, az államvasutak rendszerét akarják meghonosítani. Bármily indokoltnak tartjuk is az államvasutak rendszerét, a tényleges viszonyokkal szemközt figyelembe nem vehetjük azt. Számos gyakorlati államférfiu s írónak ép az a főhibája, hogy az alkalmazandó intézményeket bizonyos előre gondolt eszmény szerint kívánják meghonosítani, meg nem gondolván azt, hogy az eszmények csak akkor valósúlhatnak, ha alkalmas alapot találnak a tényleges viszonyokban. Szép eszme az állami vasut intézménye, főkép ha hasonlóan a pósta és távírdához a pályaszolgálat nem jövedelmezőség céljából teljesítettik, hanem azért, hogy a forgalom lehetőleg élénküljön és ez által a közjólét viruljon: — de tényleges valósulása milliárdokat tételez föl, már pedig Európa legtöbb államaiban s fájdalom, nálunk is a pénzügyi viszonyok koránsem olyanok, hogy ily roppant összegeket lehetne egyetlen egy cél számára fordítani.

A vasutak terén egyelőre s valószínűleg még jó soká a magánvállalkozás lesz az uralkodó elem, és e z elem föltételezi, hogy a magángazdálkodás jellege a közlekedésügy legnevezetesebb ágában is nagyobb érvényre jusson, mint az talán ez ügy fontosságánál fogva kívánatos volna. Lehetséges a kérdés megoldásánál a magánvállalkozást bizonyos korlátok közé szabni, mert hiszen az állam a vállalatoknak rendszerint számos oly előnyöket nyújt, melyek a magánvállalkozás természetéből magában véve még nem folynának, ilyen például a vállalat engedélyezésekor a földkisajátítását illető kiváltság, ilyenek azon előnyök, melyeket az állam a távirda használása, vagy a vasuti szerek rongálásának megbüntetése tekintetében nyújt: — de mindezen előnyök meg nem fosztják a magánvasutakat főjellegüktől, a magánvállalkozás minden viszonyokban hatalmasan kirívó elemük marad.

Ezeket előre bocsátva fogjuk magát a különbözeti díjak kérdését közelebbről tárgyalni.

A különbözeti díjak közül az övdíjak és idénydíjak azok, melyek legkevesebb támadásra adnak alkalmat. Az övdíjak, mint a vasutüzleti viszonyok által teljesen igazoltak, s mint olyanok, melyek egyes vidékek igényeit nem is sértik, csakis azon elméleti álláspontból támadhatók meg, mely szerint a vasutak mázsamérföldenkint egyenlő díjak alkalmazására volnának kényszeríthetők; a gyakorlatban valóban nem szenved hátrányt senkisésem akkor, ha a vasut az első 10 mértföldön mázsamérföldenkint 1 krt., a második 10 mértföldön 0.9 krt., s a harmadik 10 mértföldön 0.8 krt. kíván; de nyer maga a közönség, mert hosszabb vonalokon kisebb díjat fizet, és nyer a vasut, mert a hosszabb vonalra az olcsóbb díjak által nagyobb forgalmat von. Az egyedüli hátrány, mely övdíjaknál képzelhető, akkor állhatna be, ha tényleg megszakasztott forgalom, szokásos vagy elő fordul három hely közt, pl. A-ból B-be 10 mértföldön az áru 10 kron szállittatik, B-ben az üzletegyének a tárgyat hosszabb ideig raktározzák és ha C, mely B-től más irányban szintén 10 mértföldre fekszik,

megrendeli vagy szükségli ez árut, B C-be ismét 10 mért-földre szállít, tehát ismét 10 krajczáron; ez esetben a közvetlen szállítás A-ból C-be olcsóbb, mint a megszakított. — Miután mindazáltal az övdíjknál a díjkülönbség rendszerint csekély, miután továbbá ily megszakított forgalom nem igen szokott előfordulni kisebb távolságokban, ezen hátrány sem oly fontos, hogy miatta általában azon előnyöket mellőzni kellene, melyekkel kétségtől az övdíjak kínálkoznak.

Az idénydíjak rendszerint a folyamhajózás alkalmával honosíttatnak meg, és ellenük csakis annyiban szokott panasz emeltetni, hogy miért nem alkalmazza e díjakat a vasut állandóan télen-nyáron. Miután így nem annyira a díjak ellen, mint inkább azoknak csak bizonyos időre való szorítása ellen lehet fölszólalni, s így a díjtétel lényege meg nem támadható; — miután továbbá a verseny általános természete azt hozza magával, hogy a versenyző tényező működésének szünetelése alatt a díj megszabása ismét korlátlan, s így a folyami hajózás szünetelése alkalmával a vasutak verseny nélkül díjaik fölemelését vállalkozói szempontból igazolhatják: — általános elméleti szempontból az idénydíjak ellen fölszólalni nem lehet.

Ezzel koránsem akarjuk azt mondani, hogy a vasutak saját érdekükben is célszerűbben nem járnának el, ha díjaikat télen is az idénydíj fokára leszállítanák, s így olcsóbb díjak mellett a forgalmat élénkítenék; de ezen a díjak leszállítását általában követelő nézet semmi kapcsolatban sem áll az idénydíjak kérdésével, és egészen más térre tartozik.

Ha így az övdíjak s az idénydíjak tekintetében az elmélet s a gyakorlat határozottan a díjak mellett szólhat föl, nem oly könnyű a kérdés azon díjkülönbségeknél, melyek az u. n. refectiák alkalmazásánál előszoktak fordulni.

Refectiák alatt ugyanis a vasutüzletben azon eljárást értjük, mely szerint egyeseknek bizonyos esetekben és föltételek alatt a szabályszerű díjknál olcsóbb díjak mellett engedtetik a szállítás. A refectiáknál a kedvezményezett rendszerint megszokta fizetni a szabályszerű viteldíjat, de ebből a feltételek teljesítése után visszatéríti a vasut azon összeget, melyet díjengedményül nyújtani kíván.



A refectiák azon gazdasági elven sarkalnak, hogy bizonyos körülmények közt még az általában szabályul fölállított díjnál is olcsóbban lehet szállítani, és ily olcsóbb díjak alkalmazása nélkül talán maga a szállítás egészen elmaradna. Ha a vasuti vállalatok tisztán magán üzleti jelleggel bírnának, és csak a magán-üzlet szempontjából volnának megítélendők, úgy a refectiák nyújtása ellen kifogást épen nem lehetne tenni, miután a közönséges életben is a vállalkozók áruikat és szolgáltatataikat oly ár és ellenszolgáltatás mellett nyújthatják, a milyen mellett az nekik tetszik, és e tekintetben a versenyérdekek teljesen különböző árak alkalmazását fogják indokoltnak föltüntetni.

A vasutak mindazáltal közjelleggel is bírnak, s így üzletük nem ítéhető meg kizárólag a magán-üzlet szempontjából. A közérdek követeli, hogy a bizonyos tekintetben monopol-szerűséggel működő vasutak díjszabásukban lehetőleg egyenlően bánjanak az ország minden lakóival, és semmiféle kedvezményt ne nyujtsanak egyeseknek.

A vasuti viteldíj ugyanis az áruk szállítása alkalmáva az áruk árát legalább is a viteldíj összeg erejeig emeli. A viteldíj előállítási költség gyanánt szerepel, s ennél fogva a termelőkre nézve fontos jelleggel bír.

A legkisebb egyenetlenség a viteldíjszabásnál a termelőket aránytalanul éri; s mivel a vasutak monopol természeténél fogva a termelők, ha mindjárt kevesebb előnyben részesülnek is másoknál, a szállítás eszközlése végett mindenesetre a vasutat igénybe venni kénytelenek, és a szabad versenyben a verseny ezen hátránya ellen óvszert nem találhatnak: — természetes, hogy a refectiák igazságtalanoknak tűnnek föl, s hogy ellenük az állam közbelépése hivatik föl. Tényleg több államban meg is tiltották ezen engedményeket; így a többiek közt Németországban is.

A refectiákat közelebb vizsgálva tagadhatlannl azt találjuk, hogy refectiák által sok visszaélés honosulhat meg. A vasutak élén álló egyének, sőt egyes állomásfőnökök, ismerőseiknek, rokonaiknak kedvezményeket nyújthatnak, melyek által tényleg az összességnek ártanak; nem is említve azon visszaéléseket, melyek nagyobb vállalkozók részéről netán

megkísértett lekenyerezés által lehető, és melyek legalább nem teljes lehetetlenek. Kétséget sem szenved továbbá az, hogy refectiák által, ha mindjárt az említett visszaélések elő nem fordulnak is, mindazon vállalkozók, kik ez előnyben nem részesülnek, hátrányt szenvednek, s ez által bizonyos tekintetben a vasutak közjellege mellett nem éretik el az, mit elérni kellene és lehetne.

De a refectiák több oldalu előnyökkel is bírnak. Így gyakran szállítmányok lehetségesek, melyek a rendes díjak mellett semmi esetre sem teljesülhettek volna.

Nagyobb szállítmányoknál gyakran egy-két tized krnyi különbség már sok előnyt nyújt, és maga a vasuti vállalat a nagyobb szállítmánynak tényleges eszközlése alkalmával általában nagy előnyöket élvez, anélkül hogy a viteldíjnak csekély leszállítása folytán jövedelmeiben károsodnék.

Egyébiránt kivételes viteldíjak alkalmazása nélkül a vasuti vállalat gyakran oly helyzetben volna, hogy díjleszállítást általában nehezen engedne; miután a díjleszállítást a jövedelem netáni csökkenésétől való félelmében általában nem fogja kockáztatni, holott ha egyes esetekben refectiák segítségével viteldíjengedményeket nyújthat, ezen egyes esetekből következtetést vonhatna a díjengedmény eredményéről, s további működését ez eredményre alapíthatná.

Ép e kettős szempont az, mely a refectiák alkalmazását indokoltnak tünteti föl, és a lehető visszaélések ellen akkép lehetne segíteni, hogy nagyobb szállítmányoknál engedett refectiák mindig közhirrre teendők és minden egyes vállalkozónak, ki hasonló tömegeket nyújt szállításra, ugyanezen előnyök nyújthatók. A kísérletkép engedett viteldíjaknál pedig minden egyes esetben a vasutakra felügyelő államhatóság értesítendő, s ugyanoda a kísérlet eredménye, illetőleg a vállalatnak nézete ez eredményről fölterjesztendő.

Ily óvatosság mellett a refectiák rendszerének káros hatása hatályos ellenőrzés által elhárítható. —

A különbözeti díjak kérdésénél legfontosabbak az iránydíjak. Legtöbb esetben tényleg csakis az iránydíjak értetnek, midőn különbözeti díjakról van szó.

A gyakorlat rendszerint három szempontból szólal föl

a különbözeti díjak ellen: a) mezőgazdasági, b) ipari és c) kereskedelmi szempontból. Mindhárom esetben a panaszlók legfontosabb érdekükben látják magukat sértve.

Mezőgazdasági tekintetben különösen két szempont az, melyből a panaszok emeltetnek. Egyrészt panaszkodnak a mezőgazdák akkor, ha a különbözeti díjak következtében a külföldről, különösen kevésbé mivelt országokból a mezőgazdasági termények nagy mennyiségben azon piacokra hozatnak, melyeken a belföldi termelők is elárúsítják áruikat. Mivel pedig mezőgazdasági termények csak oly országokból szállíttatnak tömegesen, hol az alacsonyabb miveltség folytán a termelés sokkal csekélyebb költségekbe kerül, a különbözeti díjak következtében az illető termények árai sokkal olcsóbbakká tételnek, mint melyek mellett a belföld nagyobb miveltségű gazdasága sikerrel folytatható lenne s így a különbözeti díjak a belföld gazdaságára kártékony hatásuk lesznek; a gazdaságban válság fog kitörni, mert a mezőgazdák a külföldi versenynyel szemben már sikerrel nem mivelhetik földjeiket, kénytelenek lesznek más gazdasági ághoz fordulni, szóval teljes zavar álland be a mezőgazdasági viszonyokban. Ezen panaszok hallhatók különösen Németországban, hová a magyarországi, romániai, sőt az orosz gabona a különbözeti díjak folytán sikerrel vitetik.

Ugyancsak a mezőgazdák részéről ellenkező panaszok is hangoztatnak, melyek talán inkább a különbözeti díjak meghonosítása mellett szólnak. A gabna s a gazdasági termények általában nem igen forgalomképes tárgyak, szállításuk csak nehezen, illetőleg csak nagy költségekkel eszközölhető nagy előnyére szolgál a messzefekvő tartományoknak, ha czikkeiket olcsó közlekedési költségek mellett messze vidékekre fekvő piacokon is értékesíthetik; így a tengeri közlekedés, mely aránylag igen olcsó díjak mellett eszközli a szállítást az északamerikai államok nyugoti részeiből, Ausztráliából, Délamerikából tömegesen Európába hozza az ott halatlanul csekély költségek mellett termelt nyers anyagokat, és e részben a nyugateurópai cultur-államok élelmezési szükségletét rendkívüli előnyök mellett kielégíti. Az Európában fekvő mezőgazdasági államok az amerikai tömeg-termeléssel szem-

ben már csak úgy állhatják ki a versenyt, ha a vasutak hasonlóképp olcsó szállítást nyújtanak, azaz ha különbözeti díjak honosíttatnak meg. Ezen mezőgazdasági termények előállításai tehát általában véve olcsó díjak után áhitoznak, s ha azok általában meg nem honosíttatnak, legalább a saját terményeik által igénybe vett szállítási irányban követelnek díjleszállítást és hatnak viteldíjkülönfeleségekre.

Maguk a vasutak, mint szállítási eszközök és vállalatok saját érdekükben hajlandók lesznek ily tömeges szállítmányokra viteldíjkedvezményeket meghonosítani, mert csak a mellett remélhetnek az illető irányban és czikkre nézve nagyobb forgalmat, s így nagyobb jövedelmet is.

A mezőgazdák részéről tehát részben azért hallunk panaszokat a különbözeti díjak ellen, mert általuk némely vidékek gazdasági rendszerükben sértetnek, részben azért, mert nélkülük bizonyos vidékek bőséges termése kellően nem értékesíthető; kettős ép ellenkező irányokban nyilatkoznak tehát a vélemények.

Az ipar köréből szintén hangos panaszok hallatszanak. Az iparosok egyik kedvencz eszméje, hogy a fejlődő ipar az állam részéről kellő ápolásnak örvendjen. Tekintet nélkül arra igazolt-e vagy sem az iparosoknak védvámok felé irányuló hajlama, annyi kétségkívül, hogy a vámpolitika által egyes országokban meghonosított bármily csekélyeknek tetsző védvámi intézkedéseket gondosan őrizni kívánják s azoknak bármiféle megváltoztatása ellen hangosan felszólalnak; az ipar ellen elkövetett merényletnek tekintik még a gondolatot is, mely által a védvámokon legcsekélyebb változás történik. Ezen iparosoknak lehetetlen, hogy föl ne tűnt volna a különbözeti díjak következtében sok helyütt támogatott iparfejlődés, és lehetetlen volt e fejlődésben, mely rendszerint a szomszéd külföldön mutatkozott, a belföldi védett ipar fenyegetését nem látni. Gyakran történt, hogy a szomszéd államokba más országokból a belföldi vasutakon bizonyos nyers anyagok olcsóbban szállítottak, mint a belföldi iparosok számára; a belföldi vasutak segítségével gyártanak tehát a szomszéd iparosok olcsóbban, ezeknek segítségével állíthatnak elő olcsóbb czikkeket, és így olcsóbban hozhatják azokat

be a belföldre; minek tehát a védvámok, ha a belföldi vasutak politikája az államnak az ipar fejlődésére irányzott gondoskodását megghiusíthatják! minek általában gondoskodni a belföldi ipar védelméről, ha ily árutakon e gondoskodást ki lehet játszani? Ily panaszok hangzanak különösen a gyapot és a gyapjuipar részéről, hol határozottan a vasuti különbözeti díjak károsoknak mondatnak. — Kevesebb esetekben jó az iparosok részéről oly értelmű panasz, hogy a vasutak kész iparczikkeknek olcsóbb szállítása következtében hatna károsan a belföldi iparra. A kész iparczikkek többnyire értékes tárgyak s mint ilyenek forgalomképesek, elbirják a magasabb szállítási díjakat s azonkívül éppen nagyobb értéküknél fogva sokkal kisebb tömegekben szállíttatnak, mintsem hogy a vasutak díjengedményekre ösztönöztessenek; egyébiránt vannak esetek — s ilyenek a vasipar gyártmányainak szállítása — hol tényleg egyes vidékek a velük különbözeti díjak fennállása nélkül versenyre nem képes vasvidékek ellenében hátrányt vélnek szenvedni, ha a vas olcsóbban szállíttatik. — Még egy irányban szoktak az iparosok a különbözeti díjak tárgyában fölszólalni, de e fölszólalás inkább a különbözeti díjak meghonosítására irányul; a köszén tudvalevőleg az ujabkori iparüzletben kiváló szerepet játszik, első jelentőségű tényező a nagy iparnál s így okvetlenül mindenütt e tényezőre fő súlyt kell fektetni. Mivel pedig a köszénbányák nem fekszenek mindenütt közvetlenül az iparvidékek mellett, és így a költséges szállítást kell igénybe venni, az iparosok épugy mint előbb a mezőgazdáknaál láttuk, a vasutaktól olcsóbb szállítást követelnek, s ha ezt máskép nem érik el, különbözeti díjakat sem elleneznek.

Végül maga a kereskedés is különböző szempontból fogja fel a különbözeti díjak kérdését. Egyrészt kárhoztatják a díjakat, mint melyek az egyes vidékek kereskedésének természetsszerű jelentőségét mesterségesen megváltoztatják; — másrészt ismét követelik e díjakat, mint melyek nélkül bizonyos tájékok némely czikkekkel vagy teljesen el nem láthatók, vagy legalább oly irányban nem láthatók el, mely irány az ország gazdasági viszonyai által rendkívül előnyös és indokolt. Az előbbi tekintetben főkép a belföldön levő és nagyjelentőségű

kereskedelmi piacok szoktak panaszkodni; e piacok helyzetüknél fogva közvetítő szerepet játszanak a termelő és a fogyasztó vidékek közt, s ezen közvetítés által saját maguk jólétre vergődtek, kereskedelmi jelentőségre emelkedtek és gazdag emporiumokká fejlődtek. Ha tehát a termelő vidékek a fogyasztókkal közvetlen összeköttetésbe jönnek, a közvetítők szerepe elesik, ez által pedig mind a termelők, mind a fogyasztók előnyben részesülnek, miután a termelők aránylag magasabb árakat nyerne, a fogyasztók pedig aránylag olcsóbbakat adnak, vagy ha ily áremelkedés, illetőleg csökkenés nem is áll be, legalább fölmentetnek az illető vidékek a közvetítők szolgáltatától, függetlenebbekké lesznek s így természetesen előnyösebb helyzetet foglalnak el. A mint tehát lehetséges a gazdasági fejlődés belső törvényei alapján oda fognak törekedni a termelők s a fogyasztók, hogy a közvetítés terheitől lassan-lassan szabaduljanak, s örömmel fogadják az alkalmat, melyet a vasutak részint már az által szolgáltatnak, hogy egyes vidékeket összekötnék, részint és főképp az által kínálnak, hogy bizonyos vidékek felé különözeti díjakat alkalmazva, a szállításnak rendkívüli előnyöket biztosítanak. De természetes, hogy másrészt a közvetítő helyek ily eljárás mellett eddigi szerepüket teljesen elvesztik; a közvetítő kereskedés megszűnik, a jólét és gazdagság, mely azzal karöltve járt, enyészik, s ha az illető város idejekorán nem tér át alkalmas foglalkozások meghonosításához a közvetítő kereskedés lassankinti megszűntével megszűnik jelentősége, s hanyatlásnak indul.

A gazdasági fejlődés minden korszakában akadunk jelenségekre, melyek midőn egyeseknek előnyöket nyújtanak, másokat veszteségekkel sújtanak; és lehet-e rosz néven venni a vesztes féltől, hogy saját érdekét tartva egyedül szem előtt, az illető jelenségek ellenében felzúdul? Csak természetesnek lehet találni azt, hogy a különözeti díjak ellen ezen közvetítő piacok panaszkodnak s hogy igazságtalanságnak találják azt, ha egyes gazdasági tényezők, melyeknek általános jólétet kellene biztosítaniok, egyes gazdasági viszonyokat végveszéllyel fenyegetnek.

De a mint így a kereskedés egyik oldaláról a különözeti díjak ellen határozott kárhooztatások hallatszanak: úgy

másrészről ismét ép a kereskedelmi világ az, mely legtöbb esetben határozottan követeli a különbözeti díjak meghonosítását. A különböző főkereskedelmi helyek, jelesül a tengeri kikötők azon vannak, hogy áruikat minél messzebb vidékekre juttassák s hogy így saját maguk számára minél állandóbb s nagyobb körű keletpiacokat szerezzenek. Ebbeli törekvésükben rendszerint több kereskedelmi főhely, vagy kikötő a keletpiacz minél további szélesbitésénél találkozik, és a találkozási pontokon csak azon piacz versenyezhet, mely nagyobb előnyöket nyújt a közönségnek, jelesül, mely olcsóbb árukat kínál.

Mínt hogy pedig e részben leginkább a szállítási költség bir nagy befolyással, e költségeknek leszállítása igényeltetik és meghonosulnak a különbözeti díjak. —

Bárhová tekintünk is minden téren, majdnem homlokellenes nézetekkel állunk szemközt. A mezőgazdák egyrészt veszélyeztetve látják törekvéseiket a különbözeti díjak által, — és másrészt ismét éppen tőlük várják áruiknak kelendőségét s így a gazdaságosabb működést. Az iparosok egyrészt védett érdekeiknek kijátszásától tartanak a különbözeti díjak alkalmazásakor, és ismét működéseiket csak akkor vélik lehetőnek, ha a vasutak különbözeti díjakkal támogatják törekvéseiket. A kereskedés egyrészt tönkrejutástól fél a különbözeti díjak következtében, és másrészt egyedül fenálltuk mellett hiszi hálózatanak minél messzebb kiterjesztését lehetőnek. Ily nézetekkel szemközt annál nehezebb leend a kérdésnek megoldása, mert a hány fölfogás, annyi különböző indok és árnyalat a különbözeti díjak jogosult volta és ellenkezőleg indokolatlansága tekintetében.

Tény kétségkívül az, hogy a különbözeti díjak számos hátránnyal járnak karöltve, de viszont nem megvetendő előnyöket is nyújtanak a gazdasági életnek. Tény továbbá az, hogy a különbözeti díjak különböző viszonyok közt máskép és máskép hatnak, hogy ennél fogva jelentőségük a körülmények szerint különböző szempontból ítélendő meg. Végül tény az, hogy tisztán vasutüzleti szempontból is bizonyos előnyöket nyújtanak, s így a közlekedésügyi viszonyok tüzetesebb méltánylását is igénylik s azoknak figyelembe vételét követelik.

Mindezekkel szemben vizsgálódásunkat a panasztól hátrányok bírálására, a felhozott előnyök méltatására s végül a közlekedésügyi szempontoknak érvényrehozására fogjuk fordítani, s így legjobban hiszszük a kérdést fölvilágosíthatni.

Minden közgazdasági kérdés fejtegetésénél a főtörekvés oda legyen irányozva, hogy a kérdés ne az egyes viszonyok különyszerű jelenségei szerint döntsék el, hanem igenis mindig általános és magasabb szempontok szerint hozassék az ítélet, s legtöbb esetben érvényre fog jutni Bastiát híres jelszava: »minden jogos érdek összhangzatos.« Vannak gyakran esetek, melyekben az egyes külön érdekét bizonyos intézmények által rendkívül veszélyeztettnak hiszi; pedig csak rajta mulik, hogy különérdekét összhangba hozza másoknak külön érdekeivel, s a fenyegetett veszély el fog mulni. Rendezett társadalomban lehetetlen mindenkinek önkényszerű kívánságát kielégíteni, mert maga a társadalom is csak a különböző külön akaratoknak egy közös célban való egyesülése által állhat fenn.

A vasuti viteldíjak kérdésénél már azon számos ellentéteseknek látszó érdekek, melyek a különbözőzeti díjak tekintetében fölmerülnek, elegendő biznyságul szolgálnak arra nézve, hogy bizony itt egyes érdek szempontjából döntenıi lehetetlen, mert az érdekek annyira szétágaznak, hogy egyiknek kielégítése okvetlenül a másiknak megsértését vonná maga után. Végül a közgazdaság általános elveit, és fejlődési törvényeit is kell figyelembe venni; minden viszony bármilyen legyen is az, bármennyire indokoltnak lássék is a gazdaság fejlődésével alapját vesztheti, jelentőségében súlyedhet, sőt a további fejlődés akadályául is szolgálhat.

Ezen szempontok alapján tekintsük tehát mindenekelőtt a különbözőzeti díjak ellen fölhozott panaszokat.

A mezőgazdák a különbözőzeti viteldíjak által saját gazdaságukat veszélyeztettnak mondják. Minden termelvénynél, de különösen mezőgazdasági termelvénynél a szállítási költségek nagy szerepet játszanak az u. n. termelési vagy előállításıi költségek közt; ezen költségek teszik (legalább részben) lehetővé, hogy a földbirtoknál a járadék kifejlődjék, azaz a piacához közelebb fekvő földek ép mert kisebb termelési költségekkel állítják elő terményeiket, illetőleg mert a piacig arány-

lag kisebb szállítási költségeket kell viselniök, nagyobb értékűekké válnak mint a távolabb fekvők, de még mindig azon egy piacra utaltak. E viszony következménye egyuttal azon mezőgazdasági törvénynek, mely szerint a nagyobb piacok közelében nagyobb intensivitással mivelhető a földbirtok, s az intensivitas mindinkább kisebbedik minél messzebbre fekszik a birtok a fogyasztási piactól. E jelenségre alapítá Thünen ismeretes törvényét (der isolirte Staat), mely szerint bizonyos távolságban már csak azért sem termelhető némely czikk, mivel a szállítási költségek annak a fogyasztási helyre való jutását lehetetlenné teszik. E törvényen nagy hézagot ütött a közlekedési rendszernek nagyobb fejlődése, különösen a vasutak épülése. Most a vasutak oly vidékekről is hozzák a terményeket, melyek előbb, a közönséges fuvar költséges szállítása mellett a piaczig nem juthattak. A viszony tényleg megváltozott, de legalább a törvény alapeszméje éppen maradt, mert a vasutak mellett elterülő fekvőségekre még mindig állt az elv, hogy a messzebb fekvő földek aránylag nagyobb vitelbért, és pedig oly arányban nagyobbbat viselnek, mely arányban távolabb fekszenek.

Csak azon vidékek panaszkodhattak, melyek vasutak mellett nem fekvé, most a vasutak melletti helységek által háttérbe szorultak s így előbb élvezett előnyüktől elestek. A különböző viteldíjak meghonosodtával a viszony teljesen megváltozott. A vasutak e díjak által a távolabb fekvő vidékeknek oly rendkívüli előnyöket nyújtottak, a távolabb vidékekre nézve a termelési költségek azon részét, mely a szállítás által okozatik, annyira mérsékeltek, hogy most már a Thünen-féle törvény egészen fölforgatottnak tetszik, s majdnem azon elv jutott érvényre: minél messzebb fekszik a birtok, annál jutányosabban léphet föl az a fogyasztási piacokon. Mivel pedig ily különböző díjak csak akkor szoktak engedtetni, ha a vasutak általuk nagyobb, tömegesebb forgalomra tesznek szert, s ezt csak úgy érhetik el, ha oly vidékeknek nyújtják a kedvezményt, melyeken a tömeges termelés, azaz lehető kevés munkával, tehát a kevésbbé intensiv gazdálkodás szokásos: — a különböző díjak az intensiv gazdálkodás ellen irányzott támadás, megkárosítják a miveltebb belföld gazdaságát, mert az exten-

siv gazdálkodó vidékek tömeges terményeit a piacra juttatják. Az intensív gazdaság az ily vidékekkel a versenyt ki nem állhatja, kénytelen lesz a gazdaságba fektetett tőkét és földjavításokat gyümölcstelenül hevertetni, szóval a belföldi gazdaság a vasutak által tönkre tétetik.

Bármily igazságosnak tűnjék is fel ezen okoskodás, tényleg mégis gyöngye alapokon, és valóban csak egyesek külön érdekén alapúl.

Igaz van egy Thünen-féle törvény, mely szerint a távolabb fekvő jóságok a szállítási költségek következtében bizonyos vidékek piacán nem jelenhetnek meg terményeikkel, de ezen törvény lényege ép a szállítási költségek kisebbedtével több és több vidékeknek juttat versenyzési tért; így a közlekedési eszközök javulása, rendszeresítése és olcsóbb viteldíjak meghonosulása folytán már oly viszonyok állnak be, melyek a forgalomban a vidékeket másképp tüntetik föl, mint a mily sorrendben szerepelnének földrajzi fekvésük szerint. Igaz, a különbözeti díjak által tényleg oly vidékeknek tömeges versenye válik lehetségessé, melyek előbb nem is szerepelhettek a piacokon. De ép e téren tűnik föl legkétségbevonhatlanabb módon a panaszok igazságtalan volta, mert ép e téren oly viszonyt támadnak meg, mely a közjólét számára tagadhatlanul nagy előnnyel van.

Ha ugyanis a különbözeti díjak folytán a külföldi gabna a belföld piacain versenyez a belföld terményeivel, úgy kétség kivüli, hogy a belföldi piacokon a külföldi verseny folytán a termények árai nyomatni fognak. Olcsó terményárak mindazáltal az összes közgazdaságra, az összes termelésre jótékony hatásuak, mert az élelmet olcsóbbá teszik, azzal kapcsolatban pedig a termelési költségek leszállítását engedik meg, a termelési költségek kisebbsége azonban tudvalevőleg közgazdasági szempontból talán sokkal fontosabb még mint magán gazdasági szempontból. A földbirtokosoknak azon törekvése, melylyel saját országukat készíteni kívánják, hogy az ország lakói, terményeiket ha mindjárt drága áron fogyasztsák s a külföld olcsóbb árút csak akkor élvezhessék, ha a belföldön elég termény nem áll rendelkezésre, rég megdöntött álláspont.

Angolország arisztokrátiája hosszú nátt idő bitorolta

ugyan e jogot s kényszerítette az angol lakosság nagyrészét arra, hogy drága pénzen tartsa fen Angolország földbirtokosainak igényeit, de végre is az Anticorlawleague hatalmas agitációjának engedni kellett, a gabnavám sorompók Peel ministersége alatt ledőltek, az angol piacokat a külföldi gabna egész özönnel elárasztá és mindezek mellett az angol mezőgazdaság nemcsak hogy nem hanyatlott, nemcsak hogy a földbirtokosok jövedelmükben nem szenvedtek, hanem ellenkezőleg az angol mezőgazdaság folytonosan tovább fejlődött s jelenleg az európai országok közt a legvirágzóbbaknak egyike. A közgazdaságtan ismer ugyan védvámi kérdést, de ez csak az egyes iparágakra nézve bir jelentőséggel, csak ott találhat legalább gyöngé méltatást; — de mezőgazdasági védelem céljából, a még oly protectionisticus szempont sem követel intézkedéseket, ott a szabadságnak meghonosulása legjobb és legalkalmasabb eszköznek tartatik.

A panaszok, melyek a különzeti viteldijak ellen a végből támasztatnak, mert azok a belföldi termést és gazdaságot a külföldinek előnyére megrontják: — nem indokoltak. Kétségkívül előnyös az összes közgazdaságra, hogy olcsóbb élelmi szerek jöjjenek a piacra; ha tehát a külföldi gabna olcsóbb mint a belföldön termelt, s ha ez olcsósággal szemközt a belföldi gazdaság a termelést tovább nem folytathatja, nem marad más hátra, mint hogy a termelés az illető ágban abbahagyassék. A mezőgazdaságot kell ez esetben átalakítani, más termelési ágakhoz kell fordulni, s ha a gabnatermelés már nem fizet kellően, a gumós növények, a kereskedelmi növények, s a takarmány termeléshez, s ezzel karöltve nagyobb mérvű állathizlaláshoz és állattenyésztéshez kell áttérni, s az extensiv gazdasági ágakra alkalmas termelést át kell engedni azon vidékeknek, melyek jellegük és természetüknél fogva extensiv gazdaságot folytathatnak. Meglehet, hogy ez némely gazdára nézve kellemetlen lesz, meglehet, hogy egyesek tőke és munkaerő hiányában teljesen tönkre fognak jutni: — ámde egyes kivételek kedvéért a közgazdaság haladását, s a közjólét emelkedését gátolni nem lehet. Minden haladás bármely téren bizonyos hátrányokkal jár, s a haladni nem tudók vagy nem akarók természetesen a haladás ellen fölszó-

lalnak; de a haladás elvét ezek kedvéért semmibe venni vagy éppen megtagadni valóban nem lehet. Az ország belszükségletének fedezése céljából tehát a különbözeti díjak nemcsak nem ártalmasak, hanem igenis minden irányban hasznosak; hasznosak, mert az ételmezést olcsóbbá teszik; hasznosak, mert a gazdaságot kényszerítik nagyobb és intenzívebb működésre; hasznosak, mert a munkaosztást a nemzetközi téren is sikerrel keresztülviszik, s a népek közt a kölcsönös forgalmat élénkitik.

Az ipar szempontjából a különbözeti díjakat, gyakran olyanokúl tüntetik föl, mint melyek a védvámok hatályát teljesen megsemmisítik. Az ország, mely védvámpolitikát követ, vámtételei által a külföldi cikket annyira megdrágítja, hogy a belföldi gyártmány olcsóbb lehessen, s így a külföldi ipar ellenében a versenyt a belföldi piacon kiállhassa. A vasutak ezen törekvéssel szemben teljesen más irányt követnek. A különbözeti díjak segítségével a cikkek szállítását olcsóbbá teszik, s így magát a cikkek árát tetemesen leszállítják, úgy hogy a vám mellett is olcsóbban juthat a tárgy piacra s talán a belföldi cikket kiszorítja a versenyből. Nem célunk ezuttal kifejtetni, hogy a védvámi politika magában véve is indokolatlan és hogy az ipar terén a mesterségesen fejlesztett foglalkozások ép oly kevésbé indokoltak, mint nem indokolt a mezőgazdaság védelme, hogy a védvámok nem eredményeznek egyebet, mint a fogyasztás megdrágulását, és teljesen ellenkeznek azon szabadelvűbb fölfogással, mely legujabb időben általában a közgazdasági téren meghonosult. De föltéve — természetesen meg nem engedve — hogy a védvámpolitika indokoltsággal bírna; — föltéve, hogy a védvámok tényleg előnyére volnának a belföldi iparnak: — korán sem lehet állítani, hogy a különbözeti díjak a védvámok hatását lehetőleg egyensúlyozzák, illetőleg meghiusítják. Az iparcikkek legnagyobb része ugyanis súlyához képest értékes tárgyakból áll, s mint ilyenek forgalomképességük nagy, a szállítási költségeket ily körülmények közt könnyen elviselhetik s általuk nem igen fokoztatik a termelési költség, sőt bátran lehet állítani, hogy a viteldíjak a vámtételek arányához képest majdnem elenyésznek; azonkívül ép az értékes és forgalomképes iparcikkeknel nem igen szokták a vasutak a különbözeti díjakat alkalmazni, e díjak rendsze-

rint csak nagy tömegben szállíttatni szokott és nem igen forgalomképes tárgyaknál jönnek érvényre, s így az ipar-czikkek általában nem érintetnek e kérdés által. Egyedül egy ága az iparnak szokott a különbözeti díjak által közvetlenül is illetetni s ez avasipar. A vas nem forgalomképes áru, szállítása nagy súlyánál fogva nem olcsó, ha tehát a vasutak itt alkalmazzák a különbözeti díjakat, könnyen kijátszhatják a vám-díjakat s könnyen megíusíthatják a védvámpolitikát. De még ezen czikknél is alig lehet mondani, hogy a különbözeti díjak a belföldi iparra gátlólag hatnak; ugyanis vasra ép úgy mint bármely más áru-ra különbözeti díjak csak akkor szoktak vetetni, ha a vasutak nagyobb tömegben való szállításról biztosítvák, de még ekkor is legalább az önköltséget megfizettetik maguknak, azaz bizonyos szállítási díjat mindig követelnek. Ily nagyobb és tömeges szállítás pedig csak akkor indokolt, ha a belföld a magas védvámok mellett működő belföldi ipar részéről vasszükségletében kellően ki nem elégített; sőt gyakran maga a kormány átlátva ezt, bizonyos válla latok számára a vámdíjat elengedi, így vasutak építésénél, vízvezetés művek létesítésénél tudva, hogy a belföldi vas a szükségletet ki nem elégíti, rendszerint megszüntetnek a vámok. Ily kivételes esetekben tehát a vasutak különbözeti díjai nemcsak nem ellenkeznek az állam vámügyi politikájával, hanem épen azzal egy irányban haladnak.

Az esetben, ha a kormány ily rendkívüli kedvezményeket nem enged is, a különbözeti díjak rendszerint indokoltak azon nagyobb kereslet folytán, mely belföldi gyárak és művek által nem szokott kielégített.

Az ipar részéről annyiban is emeltetnek panaszok, a mennyiben rendszerint különbözeti díjak alkalmazása mellett, az iparhoz szükséges nyersanyag távolabbi vidékeknek, sőt gyakran a külföldnek olcsóbb szállítással nyújtatik, mint a közelebbi vidékeknek és a belföldnek; mi által természetesen az illető vidékek ipara nagyban sujtatik s háttérbe szoríttatik. Ez egyike azon panaszoknak, melyek még leginkább alaposak, s melyekhez legalább a közgazdaság, s nem egyedül a magán gazdaság szempontjából szó fér. Nagy részben különben e panaszok is vesztenek jelentőségükből, főkép ha fontolóra vétetik az,

hogy a különbözeti díjak meghonosítása által az illető nyersanyag nem jut olcsóbban a kedvezményezettnek látszó távolabbi helyre, honnan egyszerűen más uton, az illető vasuton keresztül jut rendeltetése helyéhez, hová előbb más uton, vagy más vasuti vonalon a cikk ugyanoly olcsó szállítás mellett és talán ép oly nagy mennyiségekben jutott. Vagyis a különbözeti díjak mellett az illető vidék csak más irányban nyeri meg ép oly előnnyel az illető nyers anyagot, úgy, hogy a panaszló vidékek tévednek, midőn azt hiszik, hogy az olcsóbb szállítás következtében szenvedne iparuk s emeltetnék más vidék gazdasága. Legtöbb esetben a panaszlók át nem akarják látni azt, ha a pálya messzebb vidékekre olcsóbban szállítja a cikkeket, miért nem tehetné ezt a közelebbi vidéken, de ez nem az említett álláspontból ítélhető meg, és tisztán vasutüzleti kérdés. Annyi mindazáltal kétséget sem szenved, hogy a különbözeti viteldíjak az által, hogy távolabb vidékeknek olcsóbban szolgáltatnak nyers anyagot, némely vidékek anyagi érdekének árthatnak, és ez által magára az ipariüzés természetszerű fejlődésére oly hatást gyakorolhatnak, mely a vasutaknak, mint szállítási vállalatoknak természetéből épen nem következtethető. Nem akarjuk mondani, hogy a vasutak tényleg a különbözeti díjak alkalmazása által oly helyeken, hol kellő feltételek hiányzanak, kényük kedvük szerint mesterségesen ipart teremthetnek, s ennél fogva a közgazdaság rendes fejlődésébe belenyulhatnak; ilyféle eljárásra a vasutak fejlődési történetében csak igen ritka esetben és csak kivételesen akadunk: ámde a lehetőség megvan, ennél fogva e részben a panaszoknak bizonyos tekintetben lehet némi indokoltságuk.

Végül maga a kereskedés is gyakran a különbözeti díjak ellen szokott fölszólalni, s e fölszólalások a leggyakoribbak; főkép közvetítő helyek részéről szoktak a panaszok hangzani. Azon városok, melyek előbb a termelő és fogyasztó vidékek közt közvetítettek, a különbözeti díjak folytán a közvetítés előnyétől megfosztatnak, mert a szállítás közvetlenül más főbb piacoktól a fogyasztás helyéig sokkal olcsóbb, mint a közvetítő piacon, s onnan a fogyasztókhoz. Ily viszonyok mellett a közvetítő piacz jelentőségében mindinkább csökken, s végül talán jölétét is veszti. Bármily igazolt legyen

is az ily közvetítő helyek és forgalmi gyűpontok panasza, csakis magán gazdasági szempontból indokolt az, sőt még e tekintetben is inkább a helyzet föl nem ismeréséből következnek csak hátrányok, melyeket előrelátó és szemes üzleterők vállalkozásuknak idejéjékor eszközölt megváltoztatása által mellőzhetnek. Kétséget sem szenved, hogy minél kisebbek a közvetítői költségek, annál nagyobb előnyöket élvez a közgazdaság, és habár Carey ez elvet túlzottságig viszi és a közvetítéssel foglalkozókat veszélyes, a közgazdaság hátrányára működő egyénekül tekinti, annyi bizonyos, hogy a közvetítésnek okszerű mellőzése előnyöket nyújt, és hogy nincs ok a közvetítést egyedül magáért támogatni, époly kevésbé, mint nincs ok bármely foglalkozást csupán önmagáért nagyra növesztetni. Az egyes foglalkozási ágak csak akkor felelnek meg rendeltetésüknek, ha nemcsak saját egyéni céljaikat elégítik ki, hanem egyuttal az összeségnek a közgazdaságnak is szolgálnak oly módon, a mint ez a viszonyok közt legalkalmasabb; mihelyt a viszonyok más sokkal alkalmasabb módon elégítik ki a szükségletet, a kevésbbé alkalmas mód és foglalkozásnak háttérbe kell szorulnia, el kell enyésznie, ha az mindjárt az egyesek anyagi károsodásával történik is.

Minden haladás a tudomány és gyakorlat terén a szükséglet kielégítési módjának egy más, czélszerűbb nemét honosítja meg, mely elől a régibb módnak meg kelle szünnie; a vasut kiszorítja a fuvarozást, pedig ez sok embernek nyújtott előnyt; a légszeszvilágítás kiszorítja az olajjal való világítást; a gőznek alkalmazása az emberi erőnek igénybe vételét teszi feleslegessé. És így a haladás minden lépten utat tör magának áldozatok közt, melyek csak azért tekinthetők áldozatoknak, mert ideje jókor a korszellemmel haladni nem tudtak. Így vagyunk a különbözeti díjaknál is a közvetítő helyek kívánalmaival szemközt; csak azért, hogy a közvetítő helyek virágozzanak, csak azért, hogy a közvetítés továbbra is nagyra nőjjön, meg nem lehet fosztani, s nem volna czélszerű megfosztani egész vidékeket az olcsóbb szállítás előnyétől, époly kevésbé mint nem lehet azért, mert egyes városok a vasutak kiépülése folytán más városokkal szemben kevesebb előnyben részesítettnek, vagy, mert némely városok, melyek-

ben előbb a továbbítási üzlet nagyban virágzott a vasutak megnyitásával szemlátomást szenvednek, a vasutak építését kárhoztatni.

A felhozott hátrányokkal szemben a különbözeti díjak kétségkívül szembeötlő előnyöket mutathatnak fel. Már magában véve az, hogy a vasutak ily díjak mellett egyes vidékek felé a szállítást rendkívül olcsóvá teszik, igen nagy előnyül szolgál, habár tagadhatlanul első pillanatra az előny inkább magángazdaságának tűnik föl; de közelebbről vizsgálva azonnal láthatjuk, hogy a különbözeti díjak előnye a közigazdaság szempontjából is nagy.

Már az említettekből is kiviláglik, hogy mezőgazdasági szempontból a különbözeti díjak által válik tulajdonképen lehetségessé, hogy a tömegtermények piacukat mindinkább kiterjeszthessék. Csak mióta a vasutak a tömegárúkat a rendkívül olcsó iránydíjak mellett szállítják, vált lehetségessé Magyarországnak gabnájával a nyugati culturállamok piacain szerepelhetni; csak mióta ily rendkívüli kivitel eszközölhető, emelkedik Magyarország gazdasági jóléte, fejlődött ki az élénkebb forgalom ezen ország és a nyugoti államok közt, szóval nagyobbodott az anyagi és szellemi tekintetben oly üdvös érintkezés, mely mindkét részről áldásosnak mondható.

Hasonló viszonyokat látunk az ipar terén. Itt is a nyers anyag, főkép a tömeges árúk szállítása, lényegben csak a különbözeti díjak által vált lehetővé. A gyapot, a gyapju, a len a kender és más egyéb sző és fonanyag, sőt maga a fonál is a fonodák illetőleg a szövő gyárakba elég jutányosan csak úgy jut, ha a vasutak különbözeti díjakat alkalmaznak. Ez iparágaknak jellege jelenleg egészen más természetű, mint előbb; seholsem alkalmaztatik a gép oly terjedelemben, sehol semidézettelő a gépeknek alkalmazása oly rendkívüli változást, mint ezen iparnál. Egy iparágnál sem következett be a nagyipar egész természetébe, előnyeivel és hátrányaival, oly mérvben be, mint a fonó és szövő iparnál. Pedig a nagy iparnak mulhatlanul szüksége van olcsó nyersanyagra, s ha a vasutak a különbözeti díjak által ez irányban is olcsó szállítást nyújtanak, mindenesetre az iparnak üdvös szolgálatot tesznek.

És, hogy maga a kereskedés rendkívüli előnyöket élvez a különbözeti díjak folytán, az már onnan is kitűnik, hogy legtöbb esetben ép a kereskedők azok, a kik a vasutaknál e díjak meghonosítását sürgetik, kérelmezik és legtöbb esetben keresztl is vizsik. A kereskedés érdekében történik, hogy kezdetben egyes conjuncturák felhasználása mellett bizonyos irányban egyes cikkeknek szállítása kedvezményezett díj mellett eszközöltetik. A kísérlet eredményesnek bizonyul be, a kereskedés mindig nagyobb és nagyobb tömegekkel lép fel, a forgalom élénkül s a vasutak csak előnyüket találják abban, ha a kedvezményezett viteldíjakat általában meghonosítják a jutányosnak látszó forgalomra nézve. A kereskedés, mely jelenleg az egész világra, s minden egyes jelenségre terjeszti ki figyelmét, és mely a különböző világrészek sajátzerű terményeit a legalkalmasabb fogyasztási helyre juttatni kívánja, ebbeli törekvésében hatalmasan támogattatik az által, hogy kedvezményezett viteldíjak folytán lehetségessé válik a cikknek hosszú uton való szállítása mellett is aránylag olcsó árakkal fölléphetnie. A kereskedés terjedése és az egyes kikötők emelkedése újabb időben sokat köszön a vasuti díjaknak.

Hátra van még azon kérdésnek taglalása: valjon előnyös-e közlekedési szempontból, s különösen a vasuti üzlet jövedelmezősége szempontjából a különbözeti viteldíj. Már maguk azon recriminatók, melyek a különbözeti díjak folytán egyesek részéről a vasutak ellen felhozatnak, a különbözeti díjakat úgy tüntetik fel, mint egyedül a vasutak által önös célból meghonosítottakat, s így e tekintetben már az általános vélelem e díjak jövedelmező volta mellett szól. De üzleti s forgalmi tekintetben a különbözeti díjak magára a közlekedés s főkép a vasutak előnyeire és hasznosítására lényegesen hatnak. Kétségkívül több és tömeges szállítást biztosítanak egyes irányokra nézve, s így lehetővé teszik, hogy a vasutak üzlet-eszközei lehetőleg teljesen kihasználtságanak, holott ellenkezőleg a különbözeti díjak meg nem honosítása esetén tömeges szállítványok hiányában az üzleti eszközök felig vagy még ily terjedelemben sem vétetnének igénybe. Ezen nagyobb terjedelmű szállítványok olcsóbb díjak mellett is nagyobb jövedelmet nyújtanak, s így lehetővé válik azon szál-

lítást is, mely különben nem kedvezményezett díjak mellett eszközöltetik, s általában a szállítást mindenütt olcsóbbá tenni; a vasuti díjak ilykép lassanként leszállíttatnak, s ha e leszállítás nem terjed is oly fokig mint a különbözeti díjaknál mutatkozik: általában mégis csökkennek a díjak, s így az olcsóbb közlekedés lassankint meghonosul mindenütt. Az olcsóbb közlekedés pedig maga után vonja a forgalom élénkítését, úgy hogy kezdetben a különbözeti díjak, utóbb pedig a díjak általános leszállítása folytán mindenütt élénk forgalom keletkezik.

Elvben tehát a különbözeti díjak nemcsak hogy nem hátrányosak, hanem ellenkezőleg mint a mezőgazdaság, az ipar és kereskedés előmozdítására hathatós tényezők, mint a vasuti üzlet természetéből keletkezők és általában a vasutak jövedelmezőségét fokozók teljesen helyeslendők, és mint a közgazdasági téren majdnem mindenütt úgy itt is a teljes szabadság elve az, melynek alkalmazása, ha átmenetiesen olykor-olykor visszásságokat is létesít, előbb-utóbb a közgazdaság minden ágára nézve a közlekedési ügy jótékony hatását kiterjeszti, és kétségbevonhatlanul bebizonyítja, hogy a vasutak és az egyes foglalkozási ágak érdekeinek látszólagos ellentéte nem létezik, s hogy a közgazdaság szervezésében a szabadság az érdekkülönbségek érvényre juttatására nézve is a legjobb és leghatályosabb tényező.

Ez elvnek benső indokoltsága még inkább ki fog tűnni az esetben, ha azon módokat tekintjük, melyek több oldalról a különbözeti díjak megszüntetése céljából ajánltatnak, mert meg kell győződünk, hogy e módok mind, ha csak egy egységes állami vasuthálózatot nem tartunk szemünk előtt, alkalmazhatlanok, illetőleg alkalmazásuk oly rendkívüli bonyodalmakra vezetne, melyeknek elhárítása még nagyobb hátrányokkal járna, mint a milyenek azok, melyek a különbözeti díjak meghonosulása által keletkeznek.

Hogy egységes állami hálózat mellett talán a különbözeti díjak hátrányait könnyebben ellehetne hárítani, nem akarjuk tagadni, mert általában azon meggyőződésben vagyunk, hogy minél nagyobb vasuti hálózat, s minél hosszabb vasuti vonalak vannak egy vállalat (legyen az azután akár állami, akár társulati) kezében, annál kevésbbé érezhetők azon

hátrányok, melyek iránt a közönség panaszokat emel, mert annál inkább érdekében fekszik a vasutaknak, hogy a közönség kívánalmait nagyobb figyelemmel kísérik és rendszerint hamarabb veszik észre, hogy a közönség érdeke magával a vasut érdekével is egybehangzik. De még tisztán állami vasutak létezése esetében is gyakran a különbözeti díjak hátrányai már azért sem mellőztethetnének, mivel a külföldi vasutak részéről követett díjeljárás még sem függ az államtól, s így általában a különbözeti díjak megszüntetése elérhető még ez uton sem lenne.

Ezeknek előbocsátása mellett lássuk azon nevezetesebb módokat, melyek által a különbözeti díjak visszásságait sokan mellőzhetőknék vélük. —

Egyrésről azon kíváncsi hangoztatik, hogy az ország összes pályáin egységes díjtétel honosíttassék meg, azaz az egyes áruk viteldíja mázsamérföldenkint megállapíttatik s azután a viteldíj a szerint a mint az árú kisebb nagyobb távolságot haladott, aránylagosan egyszerű szorzás útján számíttatik ki. Nem mondjuk, hogy a rendszer a lehetetlenségek közé tartozik, habár elismerjük, hogy a viteldíj az egyes pályák építési és felszerelési költségei szerint természetesen különböző, hogy a vitelbérnek főalkatrésze mindenesetre az u. n. önköltségekben keresendő, s így a viteldíjnak különfelesége egészen indokolt, sőt szükséges; de nem tartjuk lehetetlennek, hogy egységes viteldíj mellett az egyes pályák önköltségeinek figyelembe vétele eszközöltessék, amennyiben ugyanis a vasutak az egységes díjakat összjövedelemnek tekinthetik, s ez összjövedelmet az egyes pályák önköltségeihez képest különböző arányban s különböző kulcs szerint feloszthatják. Ezen fölosztási módozat, főképp ott, hol különböző természetű s hosszúságú pályák nagyobb száma képez egy hálózatot, nagyon nehézkes és gyakran, főképp az egyes vasutak versenyzési törekvései mellett, számos visszásságra adhatna alkalmat. Egyébiránt ha meghonosíttatnék is az egységes viteldíj, a különbözeti viteldíjak kérdésére még sem birna közvetlen hatással, a mennyiben a díjak rendszerint oly vonalokon honosíttatnak meg, melyek több államon vonulnak át, azt pedig a nemzetek még oly hékességes együttléte és törekvése mellett

elérni alig lesz lehetséges, hogy az egész világon egy s ugyanazon díjak honosúljanak meg, s hogy a versenyzés e téren teljesen megszűntessék. Mindennek megvan a természetszabta határa, melyet ledönteni a még oly fellengző képzelet is alig mer, fentartását pedig a gyakorlati élet határozottan követeli. Azonkívül az egységes viteldíj merev alkalmazása és semmiféle díjkülönbségek engedélyezése mellett a verseny-pályák építése és kezelése lehetetlen volna, miután a versenyben mindig a rövidebb vonal lenne a győztes, ily módon tehát nemcsak a vasuti hálózatnak minél teljesebb kifejlődése akadályoztatnék meg, hanem monopolium nyújtatnék a rövidebb vonalaknak; pedig a vasuti téren a közgazdaság és az összérdek ép oly határozottan kívánja a monopoliumok megszüntetését, mint minden más téren. —

Az egységes díjtétel követelményeihez közel áll azon kívánság, mely a különbözeti díjak életét az által akarja megszüntetni, hogy a vasútnak szabadságában hagyja a díjak megállapítását, s ennél fogva az egyes vasutak külön díjakat megállapíthatnak ugyan, sőt ugyanazon vasut saját belátása szerint a különböző czikkekre más és más díjakat szabhat, s e díjakat tetszés szerint változtathatja: — de egy és ugyanazon cikket egész vonala mentén mindig csak ugyanazon alapdíj mellett szállíthatja, úgy, hogy a közelebb fekvő vidék már magában azért, mert a szállítást rövidebb időre veszi igénybe, egészben kisebb díjt fizet, mint a távolabb vidék. Ily eljárás mellett az iránydíjak kifejlődése nem lehetséges, és az egyes vidékek a vasutak ellen nem panaszkodhatnak, mert a szállítási díjak magassága a szállítás természetéből és költségéből folyónak tűnik elő és egyes vidékek protectiójáról vagy kedvezésben való részesítéséről szó sem lehet. Az egyenlő bánásmódra nézve a pályák akkor is volnának kötelezendők, ha az árút csatlakozási forgalomban más pályáktól veszik, mert különben ép a nagyobb forgalomban az iránydíjnak meghonosulása lehetségessé válna. — Habár ezen kívánság tényleges keresztülvitele koránsem jár oly nehézséggel, mint a teljesen egységes díj meghonosítása az ország egész vasuthálózatában, és habár e körülmény látszólag a vasuti díjak alapjának legfőbb kívánságát az önköltségek érvényre jutá-

sát honosítaná meg: mégsem tekinthető az oly eszköznek, mely által a különbözeti díjak megszüntethetők volnának, mert ha a belföldön ekkép keresztül is lehetne vinni a teljesen egyenlő díj melletti szállítást, ismét a külföldi vasutak jönnének kérdésbe, melyek e díjakat mégis alkalmazhatnák, és így a belföld törekvését meghiúsítaná; — de másrészt ily intézkedések által lehetetlen lenne minden versenyzés a különböző szállítási eszközök közt, lehetetlen lenne különösen a versenyzés ugyanazon irányu különböző vasut közt, mert a hosszabb vasut azért, hogy a rövidebb vasutal ugyanazon cél felé egyenlően versenyezhesen, kénytelenítették nemcsak mint ez a különbözeti díjak mellett szokásos, a versenyvonalon díjait leszállítani, hanem összes vonalán még ott is, hol versenyről szó sincs. Pedig bármily óhajtott is a szállítási díjnak általános leszállítása, alig volna igazolt a díjnak folytonos csökkentését követelni csak azért, mert a vasut saját érdekében egy irányban a leszállítást óhajtottnak véli. Az ilyféle intézménynek csak az volna következménye, hogy a vasutak még azon vonalon sem honosítják meg a díjleszállítást, hol azt különben akarták volna, s így a díjleszállításnak általánosítása ép azért nem volna eszközölhető, mert erőszakosan követeltetik. Már pedig ha tekintetbe vétetik azon körülmény, hogy tényleg az általános díjsökkenés a különbözeti díjak meghonosításából vette kezdetét, és hogy a vasutak a különbözeti díjakban szokták rendszerint az olcsóbb viteldíjnak reájuk is előnyös következményét fölismerni, s hogy végül különbözeti díjak alkalmazása mellett legalább egy irányban jut érvényre az olcsóbb szállítás, és legalább ez irányban jó előnybe az illető vidékek közgazdasági követelménye: — ugy ezen kíváncsalom mellett alig lehet fontos okokat felsorolni és kénytelenek vagyunk annak kivitelét, ha nem is lehetetlennek, de sok tekintetben célszerűtlennek mondani. —

Azon vidékek, melyek a különbözeti díjak mellett érdekében károsulnak, azaz, melyek más irányu szállítással szemközt magasabb viteldíjt fizetnek, minden esetre a visszasság alá nem kerülnének, ha kellő verseny léteznék, s ha a vaspályák e verseny következtében a rövidebb vonalokon is olcsóbb díjakat is lennének kénytelenek meghonosítani. Ép azért so-

kan a különbözeti díjak káros következményeinek elhárítása czéljából verseny-vonalak és csatornák építését hozzák javaslatba. Tényleg ez kétségkívül igen alkalmas eszköz lenne a szállítás olcsóbbá tételére, mert minél több a vállalkozó egy s ugyanazon irányban, annál olcsóbb lesz a szállítás; ez oly kétségbenvonhatlan igazság, melyet tagadásba vonni már azért sem lehet, mert a kínálat és kereslet általános törvénye szerint, minél több a kínákozó, annál olcsóbb a kínált tárgy vagy szolgáltatmány. De meg kell fontolni, hogy a verseny-pályák és közlekedési eszközök építése nem könnyen létesíthető; hogy közlekedési vállalatok létesítése roppant költségekre kerül, s hogy főkép oly államokban, melyekben az elsőrendű vonalak is csak az állam segélyezése és kamatbiztosítása mellett létesülhetnek, verseny-pályák nem igen keletkezhetnek külön segélyezés nélkül, és hogy ily segélyezések, ha magukban véve nem roszalhatók is — bizonyos tekintetben határukat találják s nem lehet követelni, hogy az állam egy irányban érvényesítse közreműködését, s a társadalom s közgazdaság számos más ágától elvonja ez uton a támogatást. És utóvégre bármily nagy volna is a vasuti hálózat, ha minden vidék felé terjedne is több sínút, egyrészt még sem lehetne a díjkülönbőségeket teljesen mellőzni, s másrészt nem lehetne elhárítani azt, hogy az egymással versenyző vonalak a versenyt megúnva, egyesüljenek, a mint ezt Nagybritannia, Franciaország és Amerika példája fényesen igazolja. —

Főkép újabb időben a viteldíj visszaságainak elhárítására általában és különösen a különbözeti díjak tekintetében gyógyyszerül ajánlják a vasuti üzletnek kettéválasztását, úgy, hogy a vonószolgálatot a vasuti vállalat teljesítené, a továbbítás szolgáltatát, tehát az áruk fölvételét s leadását pedig külön a vasuttól különböző vállalatok. Ezen nézet szerint a szabad verseny szabályozza az árakat legjobban, az azokat az alkalmas s a körülményeknek leginkább megfelelő mértékre. Az általános közgazdasági érdek tehát mint mindennütt, úgy itt is, a lehető legnagyobb verseny kifejlesztését követeli. A vasuti forgalomban e verseny egészen egymás mellett haladó vonalak által lehetetlen, versenyvonalok által pedig csak félig érhető el. A versenyt magára a sinre kell át-

helyezni, csak itt érvényesítheti egész hatalmát, s a jelszó jövőben nem a verseny-pálya, hanem verseny a pályán legyen. A szétválasztás pedig akkép történik: A vasut nem törődnek mással, mint a pálya fentartásával, a kocsik szolgáltatásával, és különösen a mozdonyok előállításával, valamint a mozdonyok működésével. Az áruk fölvételét külön vállalkozók, a továbbítók eszközölnék, úgy, hogy a vasutnak semmi köze sem lenne ahhoz, mivel rakatnak meg a kocsik, és hová vitetnek azok. A vasut díjat csak a pálya fentartása, a mozdony és a kocsik szolgáltatásaért szedne a vállalkozótól; reá nézve tehát egészen közönyös lenne, mily áruval terheltetik a kocsik s hová vitetik az áru, csak a távolság, a gyorsaság s a kocsik száma döntene. Az egyes továbbítók, mint külön vállalkozók, igyekeznének azután a közönség igényeit kielégíteni, ezek versenyeznének egymással, és mivel a továbbítás magában véve természetes egyedáruai helyzetet nem adna, és semmi esetre sem nyújtana oly kizárólagosságot a vállalkozónak, mint a vasuti vállalkozás, — elmulnának mindazon visszásságok, melyek jelenleg a viteldijaknál honosak, s elmulnának azon hátrányok is, melyeket a különbözeti díjak sok vidéken eredményeznek.

Bármily előnyösnek lássék is első pillanatra a terv, és bár újabb időben több oldalról, például a német nemzetgazdák Bécsben 1873-ban tartott congressusa részéről is, ez eszme pártolásra talál: — alig lehet annak főkép a különbözeti díjak szempontjából nagy jelentőséget tulajdonítani. Annyi ugyanis kétséget nem szenved, hogy a továbbítási üzletnél ép úgy fejlődik ki az egyedáruai helyzet mint a vasutaknál, mert itt is a nagyobb tőkével dolgozó előnyben lesz, mert több vonalat, nagyobb számú kocsit, több mozdonyt fog igénybe vehetni s így természetesen aránylag jutányosabb árak mellett fogja a szállítást eszközölhetni mint a kisebb tőkével működő. Ha tehát a vasuti üzlet említett kettészakadása bekövetkeznék, olcsóbb viteldíjak csak addig volnának remélhetők, míg a nagyobb továbbítók a kisebbeket a versenytérrel le nem szorítják, mihelyt azután a küzdtéren magánosan maradnának, azonnal fölcsigáznák ismét a viteldíjakat és a szállítás magában véve még talán drágább lenne, mint a milyen az jelenleg,

a mostani vasuti rendszer mellett. A mi különösen a különbözeti díjakat illeti, ép nem lehet állítani, hogy a mondott rendszer előnyös volna, vagy, hogy a különbözeti díjak általában megszűnnének, sőt ellenkezőleg, a dolog természetéből foly, hogy az illető továbbítók minél nagyobb üzletre törekedvén, az egyes esetekben, csak hogy nagyobb számú szállításra szert tegyenek, a díjakat olcsóbbakká fogják szabni, s tekintet nélkül a belforgalomra vagy egyes vidékekre oly díjak fognak meghonosulni, melyek mellett a jelen rendszer különbözeti díjai alig tűnnének fel visszásoknak. Egyébiránt legtöbb esetben a vasuti szállításnak ezen rendszere nem is említették föl a különbözeti díjak megszüntetése céljából, sőt ép azon oldalról, melyen a különbözeti díjak fontossága folyvást hangsúlyoztatik, s melyen e díjak kizárólagos előnye vitattatik, követelik egyszersmind a szállítási és a továbbítási üzlet különválását és így midőn egyrészt a különbözeti díj visszáságainak megszüntetését, s másrészt ép a különbözeti díjaknak minél nagyobb kifejlődését egy és ugyanazon intézménytől várják a különböző irányuak, ez elég világos bizonyítéka annak hogy az ajánlott mód a különbözeti díjak elhárítása tekintetében nem alkalmas módszer. —

Midőn így a különbözeti díjak visszásságainak megszüntetése tekintetében ajánlott módokat kielégíthetőknek nem találjuk, a kérdés megoldását illetőleg mindenekelőtt megkivánjuk állapítani azt, mennyiben lehetnek a díjak tényleg visszás hatásuak. Annyi a már említettekből kivehető, hogy a különbözeti díjak mint a szabad verseny és a szabad árképződés kifolymányai magukban véve minden esetre igazoltak, de a mint a korlátlan verseny, ha nem is állandó, de legalább átmenőleges hátrányokkal jár, s a mint a szabad árképződés bizonyos esetekben mégis visszásságokat szül: ép úgy nem tagadhatni, hogy a különbözeti díjaknál is egyes esetekben oly viszonyok fejlődnek ki, melyeknek elhárítása az egyeseknek ép úgy, mint az összességnek érdekében fekszik.

Tagadhatlan az, hogy a különbözeti díjak alkalmazása által a vasutak egyes vidékeknek árthatnak, hogy az egyes vidékeken hosszabb idő óta kifejlődött és ennélfogva nagyobb tőke befektetést igényelt iparok versenyképességökben fenye-

gettetnek, és hogy az előbb versenyképes vidékek más vidékekkel szemközt háttérbe szoríttatnak. De ebből korántsem következik az, hogy a különbözeti díjak általában szűnjenek meg, hanem ellenkezőleg a díjakat akkép kell berendezni, hogy e hátrányok ne jelentkezzenek. Ily berendezés magára a vasuti vállalatra nézve talán hátrányosnak látszik első pillanatra, miután azonban a különbözeti díjnak irányulata amugy is az, hogy a díjakat általában csökkentse, előbb utóbb ugy is arra fog önmagától kerülni a sor, hogy a díjak leszállíttatnak; csak hogy gyakran, míg ezen általános leszállítás bekövetkezik, tényleg maga az illető ipar is tönkre mehet a roszul szervezett viteldíjak folytán.

Az iparosok — az eddigi tapasztalatok szerint — rendszeren minden ellen felszólalnak, a mi csak látszólag is érdeküket fenyegethetné. A ki a védvámok fejlődését ismeri, elég alkalmat találhat ezen állítás valóságára nézve. Minden tekintetben szabadelvű az iparos, a szabad kereskedést üdvösnek találja, a szabad fejlődés törvényeit hasznosoknak ismeri, de csak addig, míg ezen általa is elismert igazságok saját iparánál jönnek alkalmazásba. Ekkor föllázad benne a vér; a szabadelvűség mely mellett különben kardoskodik, veszélyesnek tűnik fel előtte, és végromlást jósol, ha ipara ily módon szervezetrénk. Ép ezen viszonyok fölötté nehezé teszük az ipar jogos kívánalmainak fölismerését; és ezen nehézséggel szemben áll a tudomány, s a gyakorlat a különbözeti díjak kérdésénél is. Minden panasznál azon gyanu támad az előzmények folytán, vajon tényleg igazolt-e a panasz, vajon nem egyszerű önzés szól-e az iparosokból? Ezen kényes helyzetben a kormány helyes tapintattal csak úgy járhat el sikeresen, ha az illető iparosokat adatszerű kimutatására szorítja azon körülményeknek, melyek által magukat veszélyezteteknek hiszik. Az így nyert adatok alapján a vasuti vállalkozók fölhevandók, hogy a viteldíjaknak rendszerint reájok is előnyös leszállítására hajoljanak, és legalább azon visszásságot szüntessék meg, melynél fogva a távolabbi helyekre olcsóbban szállítják az árukat, mint a közelebbi helyekre. Sok pálya tényleg alkalmazza is ezen eljárást egészen önként; így pl. a déli vasut és az Erzsébet nyugati pálya, ugy, hogy azon vitel-

díj, mely Budától Triestig nyújtatik, ha olcsóbb, Siófoktól Fehérvárig is engedélyeztetik. Ha a vállalatok ily engedményre nem hajlandók — a mi valószínűleg ritka esetben fogna bekövetkezni — és az engedménynyújtás az állam részéről indokoltnak tartatik, ez esetben a közvetlen kényszerítés helyett egészen más eszköz alkalmazható. A kényszer általában nem helyes vállalkozói intézményeknél, mert hisz ép az teszi ezen intézményeket köz- és magán-gazdaságilag előnyösökké, hogy a vállalkozás szabad tevékenysége felfedezi a vállalkozás számára leginkább alkalmas viszonyokat, s ezek rendszerint egyuttal a közönségnek is legnagyobb előnyöket szoktak kínálni. Igaz, a vasutak azon egyedáruai helyzetben, melyben természetüknél fogva működnek, s mely által az ország forgalmának nagy része fölött majdnem kizárólag uralkodnak, bizonyos tekintetben közzvállalatok, s mint ilyenek az állam részéről nagyobb mérvű befolyás alá is esnek. Az állami beavatkozásnak mindazáltal itt is megvannak a maga határai, melyeken ha túllép, azon helyzetbe jut, hogy a vasuti szállítás szabályzását kiveszi a vállalkozás kezéből, s anélkül, hogy tulajdonkép állami vasutak léteznének, a vállalkozás és az állami vasuti kezelés vegyüléke keletkezik, melynél mint rendszerint, minden ily vegyüléknél az alkatrészek hiányai szoktak egész teljességben előtűnni, holott a két rendszernek tagadhatlan előnyei nem mutatkozhatnak. Magánvasuti rendszernél is vannak szempontok, melyeket az államnak érvényre kell hozni; így a viteldíjak tekintetében figyelembe kell venni azon alapidíjtételeket, melyek mint maximaldíjak alkalmazandók, s melyeknél magasabbakat szedni nem szabad. A közönség érdeke ily díjak által elegendően védve van a vasuti kezelés monopoliuma ellen; ily maximal díjtételek kiszabásánál tekintet lehet arra is, hogy egyes nevezetesebb cikkek, jelesül a kőszén, a fa, a kövek stb. még kedvezőbb tételek alá jussanak. Ha azonban az állam a közönséget vasuti önkénykedés ellen ily módon kellően megvédi, a viteldíjak tekintetében tökéletesen szabadságot lehet engedni, s mint a példa és a gyakorlat mutatja, a vasutak a nekik engedett szabadságot rendszerint föl is használják arra, hogy a maximal-tételeknél sokkal csekélyebb díjakat

szabnak ki, s ily módon a közönség érdekében saját ösztönük-nél fogva is tevékenyek.

Általánosan eltiltani a vasutakat a különbözeti díjak alkalmazásától, vagy általánosan kényszeríteni őket, hogy különbözeti díjak esetében a közelebb fekvő vidékek számára olcsóbb díjakat alkalmazzanak, még az esetben is, ha tagadhatlanul némely vidékek határozott érdeke kívánná az olcsóbb díjakat, sem nem igazolt, sem célra nem vezetne; mert a vasutak ez esetben gyakran a különbözeti díjak meghonosításánál volnának óvatosak, s a forgalom elüttetnék ezen előnyöktől, talán a nagy közönség nagyobb kárt szenvedne, mint a mily hátrány elhárítása forog szóban egyes vidékeknek károsulása esetében.

A vasutak a különbözeti díjak olcsóbb tételeit az általános forgalomban csak azért nem alkalmazzák, mivel attól tartanak, hogy ily olcsóbb díjak mellett jövedelmük csekélyebb, bevételeik kisebbek lesznek. Mihelyt ezen ok megszűnik, mihelyt a vasutak jövedelmeik kisebbedésének kockázatától felmentetnének: úgy részükről nem lehet kifogás az olcsóbb tételek alkalmazása ellen; ha tehát az állam ily tételeknek alkalmazását kívánná, s így a különbözeti díjnak bizonyos vidékekre való káros következményeit elhárítani akarja, az egyedüli észszerű és méltányos eljárás az, hogy a kormány vállalja át az olcsóbb tételek általi jövedelem csökkenés kockázatát. E részben az illető árúforgalomnak az utolsó öt évi átlagát lehetne alapul venni; vagy ha a vasut bármi módon kimutatni képes volna, hogy az illető árúcikkekből fokozatos emelkedés észlelhető a forgalomban, ezen forgalmi emelkedést az utolsó év forgalmához bizonyos progressiv százaléokban, de természetesen a progressiot bizonyos határhoz kötve, meg kellene állapítani, s ennek alapján a vasut illető vonalán a kérdéses cikkeknek az eddig alkalmazott tételek szerinti jövedelmét meghatározni. Ezen összeget az állam ép úgy biztosítaná, mint jelenleg az általános jövedelem biztosítása kamatbiztosítás alakjában eszközöltetni szokott és ily módon elértenék egy részt az, hogy a vasutak díjtételeik megszabásánál a forgalmi élet szükségleteire nézve a legnagyobb szabadságnak örvendenének és a maximal díjtételek

megtartásán kívül más szabályokhoz nem köttetnének; de elérik másrészt az is, hogy, ha a különbözeti díjak bizonyos vidékek számára tényleg hátrányosok volnának, a hátrányok a közérdek lehető megóvása mellett mellőztetnének. E mód ellen talán fölvettethetnék az, hogy nem igazságos egyes vidékek külön érdekeit a közvagyonból biztosítani. Ezzel szemközt nem akarunk utalni arra, hogy mily sok esetben szokott külön érdek a közvagyonból támogattatni, és nem akarjuk fel-
említeni azt, hogy az állami életben általában bajos meghatározni azt mi tekinthető külön s mi közérdeknek. A különbözeti díjak hátrányai, melyek egyes vidékekre súlyosodnak, egy tagadhatlanul közjelleget intézménynek, a vasutaknak következményei, s így e hátrányok elhárításánál korán sem történik igazságtalanság, ha ismét a közvagyon vétetik igénybe, miután a közvagyonosodás ily vasutak által tagadhatlanul előnyöket is élvez.

Ez volna szerintünk a legalkalmasabb módozat, mely által a különbözeti díjak folytán okozott hátrányok mellőzhetőek volnának. Lehetetlen azonban, hogy a különbözeti díjaknak állami közbelépése által való szabályozása tárgyában néhány általános elvet fel ne soroljunk. Nézetünk szerint ugyanis is az említett állami közbenjárás csak igen ritka esetekben alkalmazandó. Általános szabályt ugyan felállítani bajos volna, miután e tekintetben minden a concret viszonyoktól függ, ámde vannak mégis támpontok, melyekre e kényes kérdésnél határozottan támaszkodni lehet.

Mezőgazdasági érdekek támogatása céljából általában állami közbenjárás nem indokolt. Már kifejtettük egy ízben, hogy a műveltség fejlődése magával hozza azt, hogy az östermelés tömeges előállítására, s a czikkeknak tömegesen a piacra küldése mindinkább miveletlenebb vidékek felé terjeszkedik, és e részben hasztalan törekvés a vidékek versenyt kizárni akarni. Miveltebb országokban a mezőgazdaságnak a tömeges termeléstől el kell térnie és oly czikkekhöz kell fordulnia, melyek intensivebb művelést igényelnek; terményeinek értékesítése céljából a mezőgazdasági iparokat kell meghonosítani s terményeit az értékesebb iparczikkekre alakjában könnyebben, olcsóbban és mégis biztosabban szállítandja így ki a

piacra, mint eddig nyers terményeit. Magyarország szempontjából e körülmény annál is inkább figyelemre méltatandó, mert legközelebbi időben vasuti hálózatunk kelet felé leendő összeköttetése folytán, a szomszéd dunai tartományok gabnája nem csak a külföldön fog versenyzőül megjelenni, hanem magában az országban is mindenesetre olcsóbb árakon fog kinálatni, mint a benn termett gabna. Ezen esetre annál inkább készek lehetünk, minél nagyobb mérvben jelenkeznek a világpiacokon a tömegben termelő ősvidekek gabnáikkal. Amerika északi és déli vidékei, Ausztrália, Afrika több vidékei s Oroszország lapályai már jelenleg is hatalmasan szorítják gabnáinkat, és ezek közül csak is a buza, s ennek is csak legjobb minősége az, mely épen rendkívüli tulajdonságainál fogva még mindig kiállja a versenyt. De ki biztosít arról, hogy hasonló jó termény nem kerül-e ki némely kevésbbé mivelt más vidékről is; vagy ki nyújt nekünk arra biztosítékot, hogy más termények különböző módon való elegyítése által nem fog e az ipar ép oly örleményeket teremteni, mint melyek a mi buzánkból előállíthatók? Egyébiránt annyiszor és oly sok oldalról hangoztatták már azt, hogy gazdaságunkba helyesebb arányokat kell hozni, és annyira elismert tény már jelenleg az, hogy buzatermelés nem lehet többé a magyar gazdaság egyedüli célja, hogy e részben alig kell félnünk attól, hogy a magyar gazda közönség a vasutaknak nagyobb terjedése esetén, midőn a magyar vasutak a világvonaloknak mintegy kiegészítő kapcsa leendnek, a gabnára netán kirovandó különbözeti díjak ellen fölszóllalna; és ha ezt meg is tenné csak hátramaradásának és a viszonyok teljes félreismerésének világos jeleit adná. Mezőgazdák ez irányban a közvagyon, s az állam részéről segélyt vagy támogatást nem várhatnak.

Az ipar érdekének támogatása tényleg követelheti sok esetben, hogy az állam a különbözeti díjak hátrányait mellőzze. Itt mindenek előtt főkérdés miért alkalmaztatnak egyes esetekben a különbözeti díjak? ez iránt kell tisztában lenni, különben az iparosok részéről érkező nagyon is gyakori panaszokban az állam iránytű nélkül marad. Ha a vasutak azért honosítják meg a különbözeti díjakat, mert az illető vidék felé más utakon, például tengeren vagy más vaspályákon az

illető cikk olcsóbban érkezik, s így maga a vasut tulajdonkép az illető vidéknek különös előnyt nem is nyújt: ez esetben azon vidékek, melyek iparuk érdekében följajdulnak, s a különbözeti díjban érdeküket megsértve érzik, indokolatlanul panaszkodnak. Az ipar helyzetében ily díjak által lényeges változás nem áll be; a különbség csak abban áll, hogy míg a versenyző iparvidék nyers anyagát olcsón más utakon nyerte, most ép oly olcsón veszi azon vasut által, mely véletlenül hasonló iparok szomszédságában vonul el, de ezen iparok számára üzleti indokoknál fogva az általuk rendszerint meghonosított díjknál olcsóbbakat alkalmazni nem akar vagy nem tud. Másképp áll a dolog a szoros értelemben vett iránydíjknál, midőn ugyanis a vasutak csak azért, hogy valamely árucikket saját sínútjokra tereljenek, s ez által maguk számára nagyobb forgalmat honosítsanak meg, különbözeti díjakat engednek. Ily alkalmakkor lehetséges, hogy a vasutak díjpolitikájuk folytán a közelebb fekvő iparvidéket károsítják, a mennyiben a távolabb fekvő vidéknek az iparhoz szükséges anyagokat olcsóbban szállítják. Ezen esetekben fordul elő tényleg azon körülmény, midőn a vasutak egyszerű szállítási működésökből kiválva a természetükben szorosan nem rejlő irányokban hatnak a közgazdaságra, és pedig oly módon, mely állami beavatkozást és közbelépést bizonyos esetekben indokol, jelesül indokol akkor, ha ily eljárás folytán elég tekintélyes ipar tényleg veszélyeztetik, vagy fejlődésében gátoltatik.

A kereskedés magában véve csak közvetítői jelleggel bír, s így fentartása magában nem öncél, hanem csak annyiban szükséges, a mennyiben a közgazdaságra általában előnnyel van. Azon panaszok tehát, melyeket egyes helyek a különbözeti díjak ellen azért emelnek, hogy általuk kereskedelmük s jólétük tönkre jut, figyelmet nem érdemelnek. Az illető kereskedelmi hely, mely a különbözeti díjak meghonosítása előtt rendkívüli helyzetnek örvendett, jövőben meglehet nem fog többé ily kedvező körülmények közt létezni, a kereskedés számára nem fogja azon előnyöket nyújtani; de ezzel szemközt számos vidék, mely előbb a közvetítés folytán drágábban fedezte szükségletét a különbözeti díjak mellett olcsóbban jut a megkívánt cikkekhez, és maga az átviteli

kereskedés előnyei, melyekre talán a kereskedelmi helyek hivatkoznak nem mennek veszendőbe, hanem egyszerűen átruháztatnak a vasutakra, melyek ezentúl az átviteli kereskedés előnyeit élvezik, úgy hogy a közgazdaság magában véve a különbözeti díjak folytán elhanyagolt kereskedelmi helyek mellett nem csak nem veszít semmit, hanem legtöbb esetben még előnyöket is élvez. Egyes kereskedelmi helyek által támasztott külön érdekek ennél fogva külön figyelem vagy beavatkozás tárgyát nem képezhetik, s e részben a teljes szabadság meghonosulása kívánatos. Lehet mindazáltal kereskedelmi helyek tekintetéből oly helyzet, hogy az állam kényszerítve érzi magát a hely jelentőségének fenntartására. Ez rendszerint tengeri kikötő helyekre nézve áll. Az államok ily kikötőket rendkívüli erőmegfeszítéssel, költségekkel és szabadalmak nyújtása által nagyokká fejlesztik, főképen azon időkben midőn a belkereskedésnél még vasutak sem szerepelnek. A nagy tőke, mely ily kikötőkbe fektetett, de azonkívül azon előny, melyet a tengeri kereskedés nyújt, kívánatossá tesz, hogy a vasutak díjpolitikájuk által e kikötőket elhagyottakká ne tegyék. Európában a különbözeti díjak kifejlődése különben is a tengeri kikötőknek versenyzéséből keletkezett. Az adriai és a földközi tenger kikötői a német és balti tenger kikötőivel kezdék meg a harcot, mindegyik kikötő a tengeren túli cikkek kereskedésére nézve Európa központján saját magának kívánta megszerezni az elsőbbséget; és talán nem messze állunk azon időtől, midőn a török vasutak kiépítésével Constantinápoly, Enos és Salonichi kikötők versenyre hívandják fel Triestet és Fiumét. E versenyzéseknél mindazáltal az állam közbelépése ritkán szükséges, és pedig azért nem, mert nem csak kikötők kikötőkkel, hanem pályák pályákra állnak egymással küzdelemben és a kikötők érdeke szoros kapcsolatban áll legtöbb esetben a versenyző pályák érdekével is. Csak, ha a vasutak a versenyzést ki nem bírnák, vagy közönyösségből általában a versenyben részt venni nem akarnak, mi valószínűleg csak ritka esetben fog beállni: csak akkor indokolt közvetlenül az állami behatás a kikötők érdekének szemmel tartása és védeke czéljából.

A közgazdaság a nemzeti élet egyik kétségtelenül fon-

tos részét képezi. De vannak ezenkívül más momentumok is melyeknek figyelembe vétele gyakran fontosabb, mint a közgazdasági érdekek érvényre jutása, és melyeket semmibe venni már csak azért sem lehet, mivel a nemzet szerves életében ily elhanyagolás előbb-utóbb magára a közgazdaságra is kihatna; s ott is veszélyes eredményeket szülne.

Előbb mint közgazdasági elvet felállítottuk azon nézetet, mely szerint az állam egyes kereskedelmi helyek érdekében a különbözeti díjak ellen nincs hivatva intézkedni. A már említett kivételen kívül még politikai tekintetben is lehet és kell is kivételt tenni. Az ország fővárosa politikai szempontból minden esetre kiváló figyelmet igényel. Nem akarjuk e helyütt mellesleg eldönteni, azon sok tekintetben nagyon fontos kérdést, mennyiben hátrányos a népességnek a városokba való csődülése. Annyit mindazáltal még a lehető legnagyobb decentralisatióra törekvők is megfognak engedni, hogy a főváros jelentőségének emelése minden esetre igazolt, és ha a kormány és a törvényhozás okkal móddal ily irányban tevékeny, kétségekívül helyes elvekből indul ki. Így például a közlekedési ügy szervezésénél legtöbb állam tevékenysége oda hatott, hogy az ország fővárosa lehetőleg a vasuti hálózat gyűpontját képezze, s az egyes vonalok irányukra nézve a közlekedésnek a fővárosba s a fővárosnak leendő terjedését ne akadályozzák.

Ugyanigy vagyunk a különbözeti díjakkal. Ha a különbözeti díjak meghonosítása mellett a forgalom a fővárostól eltereltetnék, úgy indokolt az állami közbenjárás, habár közgazdasági okok határozottan a különbözeti díjak indokoltsága mellett szöllának is. Ha már ez így általában áll, annál nagyobb jelentőséget nyer a most érintett körülmény akkor, midőn az ország fővárosa, egyuttal kereskedelmi tekintetben is már természeténél fogva nagy jelentőségű, s ha helyzeténél fogva világpiacz jellegével bir, mint például Budapest. A Duna folyama mellett elterülve egy gazdag ország középpontján rég időtől fogva nevezetes kereskedelmi helyül jelenkezik; mely szereplésében sem a közeli Bécsnek kaján törekvései, sem legujabban a vasuti hálózatnak nem kellő decentralisatiója által még meg nem szorítottatott. Ha a különbözeti díjak kiszá-

básánál az állam a főváros jövőjének biztosítása céljából, s a főváros kereskedelmének támogatása végett közben lép : mindenestre igazolt leendő törekvése. A nemzet politikai életében egy minél virágzóbb központi város nagy jelentőségű s mindenestre magasabb érdek követeli, hogy az állam a főváros kereskedelmének és forgalmi életének fejlődését és virulását rendkívüli módon is támogassa.

Lehetnek esetek, amint az eddigiekben feltüntetni igyekeztünk, midőn a különbözeti díjak ellen az államnak közbe kell lépnie, de a közbelépés soha se történjék a különbözeti díjak ellen, hanem a díjak minél további terjesztésére; azaz soha se tiltsa el az állam a különbözeti díjak alkalmazását, hanem ellenkezőleg hasson azoknak alkalmazására, a talán hátrányban lévő vidékek érdekében, s legyen ez uton a forgalom minél olcsóbbá tételénél tevékeny.

IX.

A különbözeti díjak a magyarországi vasutaknál. *)

Nálunk ép úgy, mint mindazon vasutaknál, melyek más vasuti hálózattal összekötvék, vagy melyeknek vonala hosszabb, a viteldíjakban különféle külömbiségek, jelesül különbözeti díjak szokásosak. Sem célunkkal meg nem egyeznék sem egyáltalában tudományos vagy gyakorlati jelentőséggel nem birna az, ha a szokásos különbözeti díjakat részletesen és egyenként felsorolnók. A díjak amúgy is gyakran változnak, s így az egyes különbözeti viteldíjaknak részletes felsorolása még azon czéllal sem birna, hogy az érvényben álló különbözeti díjak gyűjteményét képezhetné. A rendszer fölismérése céljából úgy hisszük elégséges leendő a fő tételeknek megismertetése, hogy így olvasóink teljes képet nyerjenek azon viszonyokról, melyek nálunk e részben uralkodnak. Miután mindazáltal egyuttal célunk feltüntetni a nálunk alkalmazott díjak közül azokat is, melyek tekintetében a díjsza-

*) E fejezet épúgy mint az egész munka 1873. végén iratott, s így az azóta történt tarifmódosításokra nem lehetett figyelemmel.

bályzati ügy módosítandó, különösen azon díjtételeket is fogjuk föltüntetni, melyek az ország közgazdasági állapotára s főkép jövődöbeli fejlődésére nézve nagy fontossággal bírnak.

Mielőtt azonban magukra e részletekre áttérnénk, lehetetlen azon körülményt főlemlítés nélkül hagynunk, mely szerint a díjszabályzati ügy vasutainknál általában teljes reformot szükségel. De bár milyen legyen e reform, bármily egységes díjszabályzat honosíttassék is meg, különbözeti díjak vasutainknál mindig lesznek, sőt létezésük mindig szükséges is leend. Vasutaink legnagyobb része jelenleg is már a nyugattal és az északkal a külföld felé összekötvék; reméljük, hogy legközelebb a kelettel is létre jövend a csatlakozás. Pályák pedig, melyek mint a világforgalom közvetítésénél közbeeső tagok a világforgalom kívánalmához kénytelenek alkalmazkodni, s e forgalom, mint az előbbieken kimutatni igyekeztünk, a különbözeti díjak alkalmazását követelik. Mint iránydíjak bármely rendszer mellett is a különbözeti díjak jövője biztosítva van.

Ezen megjegyzések után áttérünk a nálunk alkalmazott egye különözeti díjak ismertetésére és bírálatára.

a) Az övdíjak.

Magyarországon a vasutak helyi forgalmában is és pedig mind az általános mind a különleges díjszabályzatban feltalálhatók az öv-viteldíjak. — A rendszer, melyet a különbözeti vasutak díjszabályzataiból ki lehet vonni, a következő táblázatból kivehető. A mérsékelt osztályu díjak vagyis a kocsi rakmányoknál fizetendő díjak mázsa mértföldenkint krajczárookban:

	A osztály					B osztály					C osztály				
	10	20	30	40	50	10	20	30	40	50	10	20	30	40	50
	m é					t f ö l d i g.									
Az osztrák áll. vasut	1.5	1.3	1.1	1.0	.	1.2	1.2	1.0	0.9	0.8	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6
Déli vasut	1.7	1.7	1.5	1.5	1.25	1.5	1.25	1.0	1.0	1.0	1.25	1.0	0.75	0.75	0.6
Tiszavidéki vasut	1.7	1.5	1.3	1.0	1.0	1.4	1.2	1.0	0.9	0.8	0.95	0.85	0.7	0.7	0.7
Alföld-fiumei vasut	1.6	1.4	1.2	1.0	1.0	1.4	1.2	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6
Keleti vasut	1.6	1.45	1.3	1.25	1.13	1.2	1.2	1.13	1.10	1.08	0.84	0.78	0.75	0.74	0.732
Kassza-oderb. vasut	1.8	1.5	1.3	1.2	1.2	1.7	1.4	1.2	1.0	1.0	1.3	1.1	0.9	0.8	0.8
Északkeleti vasut	1.26	1.13	1.10	1.0	.	1.0	0.925	0.9	0.9	0.9	0.69	0.615	0.6	0.6	0.6
Nyugoti vasut	1.4	1.2	1.2	1.0	1.0	1.2	1.0	1.0	0.9	0.9	1.0	0.8	0.8	0.7	0.7
Gácsországi vasut	1.8	1.75	1.7	1.65	1.5	1.7	1.65	1.65	1.55	1.4	1.5	1.4	1.33	1.25	1.1
Eperjes tarnovi vasut	1.8	1.5	.	.	.	1.7	1.4	.	.	.	1.3	1.1	.	.	.

A magyar államvasutaknál és az erdélyi vasutnál, lépcsőzetes díjak nem alkalmaztatnak, a pécs-barcsi, pécs-mohácsi, arad-temesvári és duna-drávai vasutaknál a vonal rövidege folytán nem is alkalmazhatók azok. — E helyütt csak azt kívánjuk megjegyezni, hogy a déli vasuti társulat eltérő osztályzatú díjszabályzatából az egyes árúkat a legtöbb vaspálya által elfogadott osztályozás A. B. és C. osztályaiba soroztuk, hogy így az összehasonlítást és az egyöntetűséget lehetővé tegyünk.

Ezen díjak ellen eddig panaszok nem igen hallatszottak. Az egyedüli hátrány, melyet sok esetben talán az üzletgyének föl sem ismernek az, hogy Bécs városa bizonyos tekintetben Pesttel (vagy általában más, Pesthez közeli helylyel) szemben előnyben van. Így például: az A osztály szerint:

Báziás—Bécs	92	mfd.	94	kr.
Báziás—Pest	55. ₅	»	57. ₅	»
Pest—Bécs	36. ₅	»	38. ₅	»
Báziás—Pest—Bécs .	92	»	96	»

vagyis a megszakasztott forgalomban a viteldíj nagyobb, ami természetesen az övdíj lényegéből foly, — de oly két fontos fővárosnál, s két versenyző kereskedelmi helynél milyen Bécs és Budapest, minden esetre nagy jelentőségű és figyelmet érdemlő. Az itt mutatkozó és sok esetben hátrányos díjszabásnak az ország közgazdasági fejlődésére való káros befolyását azon rendszabály által lehet mellőzni, hogy a megszakasztott forgalom számára is a közvetlen forgalom díja alkalmaztatnék. A vasutak ezt természetesen csak bizonyos óvatosság alkalmazása mellett fognák megengedni.

Az említett díjkülönféleségek leginkább csak a tömeg-árúknál birhatnak jelentőséggel, ezekre nézve pedig Budapest csak úgy maradhat vagy lehet kereskedelmi gyűpont, ha minél előbb alkalmas közraktári intézménnyel birand, a közraktárak intézménye mellett pedig már épen nem lesz nehéz a raktározott áruk tovább szállítását közvetlen szállításként tekinteni s kezelni.

b) Iránydíjak.

Iránydíj igen sok van a magyar pályákon alkalmazva, és pedig mind a belforgalomban, mind a külföldi vonatkhöz való csatlakozási forgalomban, és főkép az utóbbiak birnak nagy jelentőséggel, miután a kiviteli és beviteli kereskedésre lényeges hatással birnak.

A külföldi vasutakkal való forgalomban talán egyike a legnevezetesebb iránydíjak közül azon díjszabályzatban foglaltatik, mely a rajna-thüringiai-osztrák csatlakozási forgalomban alkalmaztatik.

A rajna-thüringiai-osztrák vasuti csatlakozásnál egyrészt a németalföldi állampályák és másrészt az osztrák állampálya, a Ferdinánd éjszaki pálya, az osztrák éjszaknyugati pálya és a dél-éjszak-német összeköttetési pálya, a Ferencz-József-pálya valamint a déli vasut állomásai közt 1873. octóber 1-től kezdve különleges díjak honosak; melyeknek jellege következőkből vehető ki.

Az I. díjszabályzat szerint 100 mázsa szállításánál: olaj, gyapot, kávé, gépek és géprészletek vasból vagy aczélból, faggyú és stearin, jute, cutch, szömörce- és festék-fák mazsánként Bécsből Amsterdam-, Rotterdam- és Dortrechtba tehát 193, mértföldnyi távolban 24.66 ezüstgaras (vagyis 10%-os agió mellett 123.5 o. é. krajczár bankjegyen) a viteldíj; ez áruk a belföldi forgalomban az osztrák állami vasut díjszabályzata szerint az I. II. vagy III. osztályba tartozának és így e díj a belföldi forgalomnál az első osztályu tárgyaknál (olaj, faggyu, stearin, jute, cutch, szömörce és festékfa) már 79 mfdnyi távolság, — a II-osztályu tárgyaknál (gyapot, twist, kávé és gépek) már 57 mfdnyi távolság — sőt a III-osztályuaknál (géprészletek nagyobb részben vasból és aczélból) már 40 mfdnyi távolság esetében szedetik.

A II. különleges díjszabályzat szerint 100 mázsa szállításánál: vas és aczél facionirozva (különben az A osztályba) vas- és aczélárak (különben részint az I., részint a II. osztályba) gépek és géprészletek, melyeknek fő alkatrésze vas vagy aczél, de melyeknek egyes részei más anyagokból is állanak (részint II. és III.) főzőedények zománczozva, önozva vagy rezezve (I.

oszt:) mázsánként Bécsből Amsterdamba, Rotterdamba és Dortrechtba (193.₇) mértföldre 23.47 ezüstgaras vagy az előbb említett agió mellett 118.5 krnyi díj alá esnek. Összehasonlítás kedvéért fölemlítjük, hogy az I. oszt. szerint 79 mfdnél

a II.	»	»	50	»
a III.	»	»	37	»
az A	»	»	116	»

követeltetik már a belső forgalomban ily díj.

A III. különleges díjszabályzat az irlára (graphit) szól és csak Müglitzből Amsterdamba állapít meg tételt és pedig ezen 168.7 mértföldnyi utnál 22.79 ezüstgaras vagyis 10^o/_o-nyi agió mellett 115. krnyi díj követeltetik. A belforgalomban ez áru a B osztályba soroztatik és 140 mértföldnél kívántatik már az említett illeték.

A IV. különleges díjszabályzat nyers ércz, és tűzmentes kövek számára szolgál és Bécsből Amsterdamba (193.7 mfd.) 18.27 ezüstgaras vagy Báziasból Amsterdamba (282.₇ mfd) 26.35 ezüstgaras a viteldij. — A B.) osztályban 100 krajczár már 126 mértföldnél fizetendő.

Az V. különleges díjszabályzat a gabnafélékre nézve állapít kivételes díjakat (a rendes szállításnál a díjszabályzat A osztálya jönne alkalmazásba). Ezen díjszabályzat szerint Amsterdamba a viteldij:

Bécsből . . .	193. ₇	mtfld.	23.27	e.	g.
Pozsonyból . .	198. ₇	»	24.80	»	»
Tornóczból . .	217. ₂	»	26.70	»	»
Érsekujvárból .	210. ₇	»	27.20	»	»
Váczról . . .	222. ₇	»	28.80	»	»
Dunakeszről . .	225. ₂	»	28.80	»	»
Palotáról . . .	226. ₂	»	28.80	»	»
Pestről . . .	227. ₂	»	28.80	»	»
Kőbányáról . .	228. ₂	»	29.40	»	»
Czeglédreől . .	236. ₇	»	30.70	»	»
Szegedről . . .	252. ₂	»	32.60	»	»
Valkányból . .	256. ₇	»	33.40	»	»
Hatzfeldről . .	261. ₇	»	33.80	»	»
Temesvárról . .	266. ₇	»	34.10	»	»

Báziásról . . .	282. ₇	mtfld.	36.80	e. g.
Mosonyból . . .	204. ₇	»	26.07	» »
Győrből . . .	209. ₂	»	26.87	» »
Székesfehérvárból	225. ₂	»	29.06	» »
Siófokról . . .	231. ₂	»	30.41	» »
Budáról . . .	234. ₂	»	29.06	» »
Sopronból . . .	205. ₂	»	25.88	» »
Kanizsáról . . .	227. ₂	»	29.40	» »
Sziszekről . . .	262. ₇	»	35.08	» »
Mohácsról . . .	254. ₂	»	33.88	» »

A VI. különleges dijszabályzat a nyers cukor szállítására irányul és Aussig- vagy Prágától Amsterdamba, azaz 125.₇, illetőleg 139.₇ mértföldre 17.6 e. g. a viteldij. A nyers cukor szállítása szabályszerű dijszabályzat szerint az A osztályzat tételei mellett eszközöltetik, melynél a 17.6 e. garas vagyis 96.5 krnyi viteldij 96 mértföldnek felel meg. Magyarország szempontjából azonban e díjak mind igen előnyösek.

Az osztrák állam-vaspálya belső forgalmában több különleges dijszabályzat határozottan iránydíjakat honosít meg. Így az osztrák állam-vaspályán szén és coaks számára különleges dijszabályzat áll fenn, mely szerint a viteldij egész kocsirakmányban a kezelési díjjal együtt egy mázsáért:

Bodenbach—Bécs	71	mftd.	44	kr.
Nestržic »	69	»	43	»
» Pest	102. ₅	»	63	»
Aussig Bécs	68	»	42. ₅	»
» Pest	101. ₅	»	62. ₅	»
Kralup Bécs	58	»	36. ₅	»
» Pest	91. ₅	»	56. ₅	»
Bubna Bécs	54. ₅	»	34. ₅	»
» Pest	88	»	54. ₅	»
Prága Bécs	54	»	34	»
» Pest	87. ₅	»	54	»
Pardubitz Bécs	39. ₅	»	33	»
» Pest	73	»	52	»
Segen-Gottes (Rossitz) Bécs	20. ₅	»	20. ₅	»
» » Pest	54	»	45	»
» » Szeged	79	»	55. ₅	»

Kőbánya — Bécs	37. ₅	mfd.	27	kr.
» Pest	1	»	3	»
» Kistelek	20	»	20. ₅	»
» Szatymáz	22	»	23	»
» Szeged	24	»	23	»
» Temesvár	38. ₅	»	27	»
» Jassenova	51. ₅	»	32. ₅	»
» Oravicza	56. ₅	»	35. ₅	»
» Bázias	54. ₅	»	34. ₅	»
Oravicza Bécs	94	»	58	»
» Pest	57. ₅	»	36	»
Anina Bécs	98	»	68	»
» Pest	61. ₅	»	46	»
» Temesvár	22	»	28	»
» Szeged	36. ₅	»	35. ₅	»
» Szatymáz	38. ₅	»	36. ₅	»

Ezen tételek közt több különbözeti díj tűnik fel, főképp ha összehasonlítjuk a három kőszéntelepet Oravicza, Salgó-Tarján (Kőbánya állomásától) és a cseh kőszénbányák tekintetéből a díjakat. Így a Rossitz melletti Segen-Gottes-bányából Pestig 54 mfdnyi távolság mellett a díj 45 kr., míg Oraviczáról Pestre 57.₅ mfdön, tehát 3.₅ mfdnél hosszabb úton a díj csak 36 kr., tehát 9 krral kisebb. Kőbányáról Temesvárra 38.₅ mfdön a díj 27 kr., Anináról Temesvárra 22 mfdön, tehát 16.₅ mfdnyi rövidebb úton 28 kr., tehát egy krral több.

Az alföldi vasuton, Szabadka, Bajmok, Zombor, Eszék és Villány állomásokig némely állomásoktól a s e r t é s s z á l l í t á s r a nézve iránydíjak állanak fenn. (3-dik sz. különleges díjszabályzat szerint). E díjszabályzat és a szabályszerű uti díjak egy négykerekű rakemeletes kocsier a következő összeállításból vehetők ki:

a) Sz a b a d k á r a

	külön díj	szabályszerint volna
Nagy-Várad állomásáról	52.20 ft.	69.60 ft. 29 mfd.
Szalonta »	43.20 »	57.60 » 24 »
Gyula »	35.10 »	46.80 » 19. ₅ »
Csaba »	31.50 »	42.00 » 17. ₅ »

b) Bajmokra

	külön díj	szabályszerint volna	
Nagy-Várad állomásáról	59.40 ft.	79.20 ft.	33 mfd.
Szalonta »	49.50 »	66.00 »	27. ₅ »
Gyula »	41.40 »	55.20 »	23 »
Csaba »	37.80 »	50.40 »	21 »

c) Zomborra

Nagy-Várad állomásáról	66.60 ft.	88.80 ft.	37 mfd.
Szalonta »	57.60 »	76.80 »	32 »
Gyula »	48.60 »	64.80 »	27 »
Csaba »	45.00 »	60.00 »	25 »

d) Eszékre

Nagy-Várad állomásáról	81.90 ft.	109.20 ft.	45. ₅ mfd.
Szalonta »	72.00 »	96.00 »	40 »
Gyula »	64.80 »	86.40 »	36 »
Csaba »	61.20 »	81.60 »	34 »
Orosháza »	52.20 »	69.60 »	29 »
H.-M.-Vásárhely »	45.00 »	60.00 »	25 »
Szeged »	39.60 »	52.80 »	22 »
» osztr. államp. udvar	41.40 »	55.20 »	23 »
Szabadka állomásáról	29.70 »	39.60 »	16. ₅ »

e) Villányra

Nagy-Várad állomásáról	92.70 ft.	123.60 ft.	51. ₅ mfd.
Szalonta »	82.80 »	110.40 »	46 »
Gyula »	75.60 »	100.80 »	42 »
Csaba »	72.00 »	96.00 »	40 »
Orosháza »	63.00 »	84.00 »	35 »
H.-M.-Vásárhely »	55.80 »	74.40 »	31 »
Szeged alföldi p. udvar	20.40 »	67.20 »	28 »
Szeged osztr. p. udvar	52.20 »	69.60 »	29 »
Szabadka állomásáról	40.50 »	54.00 »	22. ₅ »

Hordódonga és szerszámfa számára Triest és Fiume kikötőkbe némely állomásoktól iránydíjak alkalmaztatnak (a 7. sz. különleges díjszabályzat szerint) e díjak következők:

	Triestbe	Fiumeba
Nagy-Váradról	1.075 ft.	1.065 ft. (mázsa).
Cséffáról	1.075 »	1.065 »
Szalontáról	1.060 »	1.050 »
Sarkadról	1.060 »	1.050 »
Gyuláról	1.042 »	1.032 »
Csabáról	1.006 »	1.996 »
Szegedről	0.920 »	0.910 »

Mindazon állomások tehát, melyeknél a közvetlen díj-szabályzat helyett a szabályszerinti alkalmaztatik, hátrányban vannak. Az alföldi iránydíjak mindazáltal nem mondhatók hátrányosoknak, miután a sertés-szállításnál a főszállító állomások mind tekintetbe vétettek, és a fa-szállításnál tényleg a két kiviteli kikötő Fiume és Triest előnyösebb díjazást igényel. —

A tiszavidéki vaspályán a köszén és pirszénre nézve a csatlakozási állomásokig, jelesül Arad, Czegléd, Kassa, Miskolcz, Szolnokig különleges díjak állanak fenn (2-ik sz. különleges díjszabályzat érvényes 1873. jan. 1-től), melynek jelentősége következőkből kitűnik; a vámmázsa szén viteldija:

a) Aradról

Abony	állomásig	18. ₇ kr. (a szab. szerü díj 41 kr.)		
Csaba	»	9. ₀	»	» 15 »
Czegléd	»	19. ₁	»	» 45 »
Debreczen	»	24. ₆	»	» 61 »
Fegyvernek	»	18. ₅	»	» 39 »
Gyoma	»	12. ₃	»	» 24 »
Kaba	»	21. ₅	»	» 53 »
Karczag	»	19. ₃	»	» 47 »
Kétegyháza	»	7. ₆	»	» 12 »
Kis-Ujszállás	»	18. ₉	»	» 43 »
Kurtics	»	5. ₃	»	» 6 »

Mező-Berény állomásig	11. ₀	kr. (a szab. szerű díj 19 kr.)		
Mező-Túr »	14. ₇	»	»	» 29 »
Püspök-Ladány »	20. ₄	»	»	» 30 »
Pusztá-Póó »	15. ₁	»	»	» 32 »
Szajol »	16. ₆	»	»	» 35 »
Szoboszló »	22. ₉	»	»	» 56 »
Szolnok »	17. ₀	»	»	» 38 »
Török-Szt-Miklós »	17. ₉	»	»	» 37 »

b) Czeplédről

Abony állomásig	4. ₅	kr. (a szab. szerű díj 6 kr.)		
Arad »	19. ₁	»	»	» 45 »
Berettyó-Ujfalu »	16. ₉	»	»	» 35 »
Csaba »	15. ₀	»	»	» 30 »
Debreczen »	18. ₃	»	»	» 38 »
Fegyvernek »	9. ₅	»	»	» 16 »
Gyoma »	11. ₉	»	»	» 22 »
Hadház »	18. ₆	»	»	» 42 »
Kaba »	14. ₈	»	»	» 30 »
Karczag »	12. ₃	»	»	» 23 »
Kétegyháza »	16. ₉	»	»	» 35 »
Kis-Ujszállás »	11. ₅	»	»	» 20 »
Kurtics »	18. ₆	»	»	» 40 »
Mező-Berény »	14. ₁	»	»	» 27 »
Mező-Keresztur »	18. ₃	»	»	» 38 »
Mező-Túr »	10. ₅	»	»	» 18 »
Nagy-Várad »	19. ₇	»	»	» 43 »
Nyíregyháza »	21. ₀	»	»	» 49 »
Püspök-Ladány »	14. ₁	»	»	» 27 »
Pusztá-Póó »	8. ₅	»	»	» 14 »
Saáp »	15. ₀	»	»	» 31 »
Szajol »	7. ₆	»	»	» 12 »
Szoboszló »	16. ₃	»	»	» 33 »
Szolnok »	6. ₃	»	»	» 9 »
Török-Szt-Miklós »	8. ₀	»	»	» 14 »
Ujfehértó »	20. ₁	»	»	» 46 »

c) Kassáról

Berettyó-Ujfalu állomásig	29. ₅	kr. (a szab. szerü díj 73 kr.)
Csány »	4. ₀	» » » 6 »
Debreczen »	22. ₂	» » » 55 »
Forró-Encs »	8. ₀	» » » 14 »
Hadház »	20. ₄	» » » 50 »
Hidas-Némethi »	6. ₁	» » » 8 »
Kaba »	25. ₃	» » » 63 »
Királytelek »	18. ₅	» » » 39 »
Mező-Keresztes »	30. ₉	» » » 77 »
Miskolcz »	11. ₉	» » » 22 »
Nagy-Várad »	32. ₇	» » » 81 »
Nyiregyháza »	18. ₉	» » » 43 »
Püspök-Ladány »	26. ₄	» » » 65 »
Saáp »	28. ₁	» » » 70 »
Szerencs »	15. ₀	» » » 31 »
Szikszó »	10. ₅	» » » 18 »
Szoboszló »	23. ₉	» » » 59 »
Tisza-Lucz »	14. ₁	» » » 27 »
Tokaj »	17. ₅	» » » 36 »
Ujfehértó »	19. ₃	» » » 47 »

d) Szolnokról

Abony állomásig	4. ₃	kr. (a szab. szerü díj 6 kr.)
Arad »	17. ₀	» » » 38 »
Berettyó-Ujfalu »	14. ₆	» » » 28 »
Csaba »	12. ₃	» » » 23 »
Czegléd »	6. ₃	» » » 9 »
Debreczen »	16. ₂	» » » 30 »
Fegyvernek »	6. ₃	» » » 9 »
Gyoma »	9. ₀	» » » 15 »
Hadház »	16. ₉	» » » 35 »
Kaba »	12. ₃	» » » 22 »
Karczag »	10. ₃	» » » 16 »
Kétegyháza »	14. ₆	» » » 28 »
Kis-Ujszállás »	8. ₆	» » » 13 »

Kurtics	állomásig	16. ₃	kr. (a szab. szerü díj 33 kr.)		
Mező-Berény	»	15. ₀	»	»	20 »
Mező-Túr	»	7. ₅	»	»	11 »
Nagy-Várad	»	17. ₅	»	»	36 »
Nyiregyháza	»	18. ₈	»	»	42 »
Püspök-Ladány	»	11. ₅	»	»	20 »
Pusztá-Poó	»	6. ₀	»	»	7 »
Saáp	»	12. ₈	»	»	24 »
Szajol	»	3. ₃	»	»	5 »
Szoboszló	»	14. ₁	»	»	26 »
Török-Szt-Miklós	»	5. ₃	»	»	6 »
Ujfehértó	»	18. ₄	»	»	38 »

e) Miskolcra

Berettyó-Ujfalu	állomásig	21. ₅	kr. (a szab. szerü díj 53 kr.)		
Csány	»	11. ₅	»	»	20 »
Debrecen	»	16. ₅	»	»	34 »
Forró-Éncs	»	7. ₅	»	»	11 »
Hadház	»	14. ₈	»	»	30 »
Hidas-Némethi	»	9. ₅	»	»	16 »
Kaba	»	18. ₈	»	»	42 »
Kassa	»	11. ₉	»	»	22 »
Királytelek	»	11. ₀	»	»	19 »
Mező-Keresztes	»	22. ₉	»	»	56 »
Nagy-Várad	»	24. ₆	»	»	61 »
Nyiregyháza	»	11. ₉	»	»	22 »
Püspök-Ladány	»	19. ₁	»	»	45 »
Saáp	»	20. ₁	»	»	49 »
Szerencs	»	7. ₅	»	»	11 »
Szikszó	»	5. ₃	»	»	6 »
Szoboszló	»	18. ₄	»	»	38 »
Tisza-Lucz	»	5. ₃	»	»	6 »
Tokaj	»	9. ₀	»	»	15 »
Ujfehértó	»	13. ₇	»	»	26 »

Az összeállításból kitűnik, hogy legtöbb esetben majdnem kétszer akkora a rendes viteldíj, mint a közvetlen, s így mindazon szállításnál, melynél a közvetlen csatlakozás nem

jó alkalmazásba, tetemesen drágább a vitel. Hátránnyal mind-
azáltal ezen díjszabályzat nem lehet, miután a nevezetesebb
állomások, melyeknek szénre szükségük van, kellően figye-
lemre méltatvák.

Ugyancsak a tiszavidéki vaspályán a hordódongák és
vasuti küszöbfák egész kocsirakományoknál a Czegléd és
Kassa felé irányuló átvitel esetében némely állomásoktól
szintén iránydíjak honosak (a 4-dik számú különleges díjsza-
bályzat érvényes 1873. január 1-től). E díjak összehasonlítva
a szabálydíjakkal következők (vámhátsánsként):

a) Czeglédre átvitelkép.

Arad állomásától	20. ₀	kr. (sz. díj	26.8	kr.)
Csaba »	18. ₀	» »	21.02	»
Debreczen »	20. ₀	» »	26.0	»
N.-Várad »	20. ₀	» »	26.6	»
Gyoma »	15. ₀	» »	15.8	»
Kétegyháza »	19. ₀	» »	24.2	»
Nyiregyháza »	22. ₀	» »	28.5	»
Szolnok »	6. ₀	» »	8.0	»

b) Kassára átvitelkép.

Debreczen állomásától	25. ₆	kr. (sz. díj	30.7	kr.)
N.-Várad »	31. ₀	» »	38.9	»
Nyiregyháza »	19. ₃	» »	26.6	»
Szerencs »	15. ₂	» »	21.8	»

(az 1873. december 10-kétől kezdve érvényes III. számú
pótlék szerint):

c) Szolnokig átmenetileg.

Arad állomásától	19. ₆	kr. (sz. díj	26.0	kr.)
Csaba »	15. ₆	» »	16.4	»
Debreczen »	18. ₆	» »	21.2	»
Gyoma »	11. ₆	» »	11.8	»
Kétegyháza »	17. ₆	» »	19.4	»
N.-Várad »	19. ₀	» »	24.8	»

d) Miskolczig átmenetileg.

Debreczen állomásától 19.₀ kr. (sz. díj 23.6 kr.)N.-Várad » 27.₄ » » 31.7 »

Legnagyobb jelentőséggel a magyar közgazdaságra a gabna iránydíjak bírnak, s ezek tekintetében tényleg csakugyan igen sok díjszabályzat érvényes, itt mutatkozik leginkább a különböző irányú vasutaknak egymással való versenye, s különösen a kassa-oderbergi s a magyar állami vasutaknak megnyilta óta az előbbi főkiviteli úttal az osztrák állampályával, s az Erzsébet nyugoti pályával való versenye.

A tiszavidéki vasut egyes állomásaitól a gabna kiviteltre nézve a külföldi piacok számára Czepléd-től kezdve fenálló iránydíjak, legalább 100 mázsányi küldemény tekintetében a különbözeti díjak szempontjából elég érdekességgel bírnak, s ennél fogva azokat a távolság szerint összeállítva a következőkben adjuk :

Czepléd-ről

	távolság mértföld	viteldíj	vagy o. é. ezüstlen krajczár
Winschollen	246.70	34.18 ezüst garas	170.90
Harlingen	244.20	33.84 » »	169.20
Rotterdam	242.50	30.70 » »	153.50
Amsterdam	242.50	30.70 » »	153.50
Grönningen	242.10	33.58 » »	167.90
Leenwarden	240.70	33.37 » »	166.85
Dortrecht	239.80	30.70 » »	153.50
Assen	238.40	33.39 » »	166.95
Zwolle	238.20	32.62 » »	163.10
Heerenseen	236.90	33.28 » »	166.40
Breda	233.90	30.70 » »	153.50
Bonnmel	232.10	30.70 » »	153.50
Meppel	231.90	33.13 » »	165.65
Herzogenbusch	230.50	30.70 » »	153.50
Mastricht	228.50	30.70 » »	153.50
Cleve	227.10	33.90 » »	169.50

	távolság mértföld	viteldíj	vagy o. é. ezüstben krajczár
Einahoven	226.10	30.70 ezüst garas	153.50
Deventer	224.30	31.93 » »	159.65
Venlo	223.00	32.00 » »	160.00
Herbesthal	222.90	33.60 » »	168.00
Koermond	222.30	30.70 » »	153.50
Zütphen	222.10	31.59 » »	157.95
Aachen	220.80	33.10 » »	165.50
Czefeld	218.50	32.00 » »	160.00
Almels	218.10	31.40 » »	157.00
Düren	216.70	32.50 » »	162.50
Neuss	216.30	32.00 » »	160.00
Köln	211.50	31.10 » »	155.50
Bonn	207.10	30.32 » »	151.60
Neuwied	201.90	30.32 » »	151.60
Anderbach	201.60	30.22 » »	151.10
Coblenz	199.40	30.22 » »	151.10
Alzey	192.10	120.68 kr délnémet	173.77
Bingen	191.10	29.82 ezüst garas	149.10
Worms	188.10	118.48 kr d. ném.	170.61
Genf	187.10	399 centimes	159.60
Mainz Gartenfeld	187.10	115.78 kr d. n.	166.72
Mainz	186.80	115.78 kr d. n.	166.72
St. Maurice	186.77	398 centimes	159.20
Bex	186.13	398 »	159.20
Aigle	185.20	397 »	158.80
Nyon	183.86	396 »	158.40
Belfort	182.81	501 »	200.40
Vevey	182.24	395 »	158.00
Darmstadt	181.30	114.78 kr d. n.	165.28
Frankfurt	181.30	114.78 kr d. n.	165.28
Morges	180.63	394 centimes	157.60
Lausanne	179.66	393 »	157.20
Wesserling	179.21	490 »	196.00
Altkirch	178.51	488 »	195.20
Cossomey	178.36	392 »	156.80
Dienze	177.41	484 »	193.60

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Bulle	177.07 404	centimes	161.60
Mülhausen	176.51 482	»	192.80
Dornach	176.11 480	»	192.00
Verrieres	175.77 390	»	156.00
Loele	175.45 438	»	156.00
Yverdon	175.45 390	»	156.00
Avricourt	174.81 476	»	190.40
Chaux de fonds	174.48 427	»	170.80
Romont	174.48 389	»	155.60
Bollweiler	174.21 474	»	189.60
Boveresse	174.16 389	»	155.60
Saar Union	175.23 488	»	195.20
Convét	173.83 388	»	155.20
Münster	173.31 472	»	188.80
Sargemund	171.93 477	»	190.80
Saarburg	171.81 467	»	186.80
Fribourg	170.92 386	»	154.40
Colmar	170.81 464	»	185.60
Markirch	170.51 463	»	185.20
Neuchatel	170.27 386	»	154.40
Bliescastel	169.20 126.98	kr d. n.	182.85
Zweibrücken	169.09 126.88	kr d. n.	182.70
Zabern	168.21 456	centimes	182.40
Lemberg	167.93 465	»	186.00
Schlettstadt	167.81 454	»	181.60
Homburg	167.61 126.08	kr d. n.	181.78
Freiburg	167.40 124.08	kr d. n.	178.67
Ostermündingen	167.04 383	centimes	153.20
Bern	166.19 383	»	153.29
Hochfelden	166.11 449	»	179.60
Biel	166.07 382	»	152.80
Beerfeld	165.61 448	»	179.20
Erstein	164.81 445	»	178.00
Molsheim	164.61 444	»	177.60
Barr	164.61 444	»	177.60
Mutzig	164.61 444	»	177.60

	távolság mértföld	viteldíj	vagy o. é. ezüstben krajczár
Wasselnheim	164.61	444 centimes	177.60
Hansach	163.50	122.08 kr d. n.	175.79
Burgdorf	163.16	380 centimes	152.00
Reichshofen	163.13	450 »	180.00
Kaiserslautern	162.85	123.28 kr d. n.	177.52
Basel	162.51	374 centimes	159.60
Derendingen	162.51	379 »	161.60
Bischweiler	161.93	446 »	178.40
Lohr	161.90	123.08 kr d. n.	177.23
Dinglingen	161.40	120.08 kr d. n.	172.91
Herzogenbuchsee	161.22	378 centimes	151.20
Liestal	160.89	326 »	130.40
Hagenau	160.83	443 »	177.20
Dürkheim	160.45	121.88 kr d. n.	175.50
Monsheim	160.41	119.38 kr d. n.	171.79
Langenthal	159.92	377 centimes	150.80
Sissach	159.92	376 »	150.40
Nebikon	159.92	386 »	154.40
Mainz	159.74	115.78 kr d. n.	166.82
Kehl	159.70	119.08 » » »	171.47
Rosengarten	159.44	117.88 » » »	169.74
Offenburg	159.00	119.08 » » »	171.47
Worms	158.85	118.48 » » »	170.61
Zoffingen	158.63	379 centimes	151.60
Neustadt a/d. Hardt	158.35	120.68 kr d. n.	173.77
Gustavsburg	158.24	115.78 kr d. n.	166.72
Aarburg	158.—	376 centimes	150.40
Frankenthal	157.35	119.28 kr d. n.	171.76
Luzern	157.33	387 centimes	154.80
Olten	157.33	376 »	150.40
Gernsheim	157.23	116.58 kr d. n.	167.87
Bensheim	157.11	117.08 » » »	168.59
Grossgerau	156.14	115.78 » » »	166.72
Ludwigshafen	155.90	116.78 » » »	168.16
Aarau	155.40	376 centimes	150.40
Weinheim	155.20	117.08 kr d. n.	168.59

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Eberstadt	155.07 117.08	kr d. n.	168.59
Mannheim	155.00 115.78	» » »	166.72
Mannheim	154.60 115.78	» » »	166.72
Wildeck	154.42 376	centimes	150.40
Zugg	154.42 378	»	151.20
Cham	154.42 378	»	151.20
Villingen	154.20 113.68	kr d. n.	163.69
Darmstadt	154.18 114.78	» » »	166.16
Frankfurt	154.10 114.78	» » »	166.16
Baden	154.10 116.08	» » »	167.15
Mainkur	153.40 114.38	» » »	164.70
Brugg	153.13 372	centimes	148.80
Rasstadt	152.40 115.08	kr d. n.	165.71
Affoltern	152.20 371	centimes	148.40
Aanau	151.90 113.48	kr. d. n.	163.41
Heidelberg	151.90 113.78	» » »	163.84
Dieburg	151.81 113.38	» » »	163.26
Baden	151.80 370	centimes	148.00
Oelssnitz	151.10 26.70	ez. g.	133.50
Rottweil	150.60 111.18	kr d. n.	160.09
Bülach	150.54 366	centimes	146.40
Matau	150.50 114.08	kr d. n.	164.29
Dietikon	150.22 365	centimes	146.00
Carlsruhe	149.20 112.08	kr d. n.	161.39
Schaffhausen	149.25 339	centimes	102.60
Zürich	148.92 361	»	144.40
Durlach	148.60 112.08	kr d. n.	161.39
Aschaffenburg	148.50 109.68	kr d. n.	157.93
Falkenstein	147.90 26.70	e. g.	133.50
Bruchsal	147.60 109.08	kr d. n.	157.07
Auerbach	147.10 26.60	e. g.	133.00
Laufach	147.00 108.68	kr d. n.	156.49
Plauen i. V.	146.70 27.20	e. g.	136.00
Lengenfeld	146.40 26.60	e. g.	133.00
Schwarzenberg	145.70 27.40	e. g.	137.00
Winterthur	145.36 350	c.	140.00

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Pforzheim	145.00	109.08 kr d. n.	157.07
Gera	145.00	27.80 e. g.	139.00
Herlasgrün	144.80	26.50 e. g.	132.50
Schneeberg Neust.	144.70	27.20 e. g.	136.00
Jagstfeld	144.30	106.78 kr d. n.	153.76
Osterburken	144.30	108.98 kr d. n.	157.93
Aue	144.30	27.20 e. g.	136.00
Netzschen	144.10	26.50 e. g.	132.50
Greiz	143.80	27.20 e. g.	136.00
Hechingen	143.80	106.48 kr d. n.	153.33
Ronneburg	143.60	27.40 e. g.	137.00
Lohr	143.50	106.18 kr d. n.	152.89
Reichenbach i.V.	143.40	26.50 e. g.	132.50
Mühlacker	143.30	106.08 kr d. n.	152.75
Frauenfeld	143.10	343 c.	137.20
Bludenz	143.10	93.98 kr d. n.	135.33
Altenburg	143.—	26.40 e. g.	132.00
Heilbron	142.80	105.78 kr d. n.	152.32
Buchs	142.80	93.68 kr d. n.	134.89
Schmolln	141.80	26.80 e. g.	134.00
Wiesenburg	141.80	26.70 e. g.	133.50
Werdau	141.60	26.40 e. g.	132.00
Crimnitzschau	141.60	26.40 e. g.	132.00
Weinfelden	140.84	336 c.	134.40
Gonnitz	140.40	26.40 e. g.	132.00
Zwickau	140.30	26.40 e. g.	132.00
Feldkirch	140.30	91.68 kr d. n.	132.01
Mecrone	139.60	26.40 e. g.	132.—
Ludwigsburg	139.—	103.08 kr d. n.	148.43
Ochsenfurt	139.—	101.48 kr d. n.	146.23
Arbon	138.90	328 c.	131.20
Mergentheim	138.90	102.98 kr d. n.	148.29
Reutlingen	138.60	102.78 kr d. n.	148.—
Marktbreit	138.50	101 18 kr d. n.	145.69
Friedrichshafen	138.50	101.98 kr d. n.	146.81
Glauchon	138.20	26.40 e. g.	132.00

	távolság mértföld	viteldíj	vagy o. é. ezüstben krajczár
Hochenems	138.10	89.98 kr d. n.	129.57
Schweinfurt	138.—	102.38 kr d. n.	147.42
Annaberg Buchholz	137.80	27.50 e. g.	130.50
Romanshorn	137.60	320 c.	128.00
Metzingen	137.50	101.98 kr d. n.	146.85
Lugau	137.40	26.60 e. g.	133.00
St. Margarethen	137.30	89.28 kr d. n.	128.56
St. Egidien	137.20	26.40 e. g.	132.00
Rorschach	137.20	103.38 kr d. n.	148.86
Dornbirn	137.10	89.18 kr d. n.	128.41
Heidingsfeld	137.—	101.68 kr d. n.	147.41
Canstadt	136.60	101.38 kr d. n.	145.98
Schwarzach	136.60	88.78 kr d. n.	127.94
Würzburg	136.50	101.28 kr d. n.	145.84
Hohenstein Grussthale	136.30	26.40 e. g.	132.00
Wolkenstein	136.—	27.10 e. g.	135.50
Wüstenbrand	135.80	26.30 e. g.	131.50
Kirchheim	135.80	102.38 kr d. n.	147.42
Ravensburg	135.80	100.88 kr d. n.	145.26
Hall	135.60	100.68 kr d. n.	144.97
Bregenz	135.50	87.88 kr d. n.	126.54
Esslingen	135.20	100.38 kr d. n.	144.54
Heynidten	135.20	26.90 e. g.	134.50
Siegmaringen	134.90	26.30 e. g.	131.50
Lindau	134.50	88.66 kr d. n.	127.67
Frankenberg	134.—	26.70 e. g.	133.50
Chemnitz	133.80	26.30 e. g.	131.50
Waldkirchen	133.80	26.70 e. g.	133.50
Kronach	133.50	99.18 kr d. n.	142.81
Kitzingen	133.50	99.18 kr d. n.	142.81
Erdmannsdorf	132.60	26.40 e. g.	132.00
Hof	132.50	98.44 kr d. n.	141.75
Lichtenfels	132.50	98.48 kr g. n.	141.81
Flöha	132.10	26.30 e. g.	131.50
Göppingen	131.40	97.78 kr d. n.	140.80
Gmünd	131.20	97.58 kr d. n.	140.51

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Crailsheim	131.—	97.48 kr d. n.	140.37
Heidenheim	130.80	97.38 kr d. n.	140.18
Oederon	130.80	26.30 e. g.	131.50
Bamberg	130.50	97.08 kr d. n.	139.79
Ansbach	130.—	95.18 kr d. n.	137.05
Biberach	129.50	96.38 kr d. n.	139.44
Rottenbach	129.50	94.88 kr d. n.	136.62
Culmbach	128.50	95.68 kr d. n.	137.77
Freiberg	128.50	26.30 e. g.	131.50
Ellwangen	128.10	95.48 kr d. n.	137.49
Neustadt _a /d. Aisch	128.—	95.38 kr d. n.	137.34
Asch	128.—	95.28 kr d. n.	137.20
Aachen	127.80	95.28 kr d. n.	137.20
Menningen	127.—	93.08 kr d. n.	134.03
Klingenberg Colmnitz	126.50	26.20 e. g.	131.00
Hasslau	126.50	94.28 kr d. n.	135.76
Immenstadt	125.50	92.08 kr d. n.	132.59
Franzensbad	125.—	93.18 kr d. n.	134.17
Weisenburg am Land	124.50	91.38 kr d. n.	131.58
Potschappel	124.—	26.20 e. g.	131.00
Neu-Ulm	124.—	90.98 kr d. n.	131.01
Bayreuth	124.—	90.98 » » »	131.01
Eger	124.—	90.98 » » »	131.01
Fürth	123.50	92.18 » » »	132.73
Erlangen	122.50	93.58 » » »	134.75
Kempton	122.50	89.98 » » »	129.57
Waldsassen	122.50	89.98 » » »	129.57
Pappenheim	122.50	89.98 » » »	129.57
Nürnberg	122.50	89.98 » » »	129.57
Nördlingen	122.50	89.98 » » »	129.57
Mögeldorf	122.—	89.58 » » »	128.99
Solenhofen	121.50	89.28 » » »	128.56
Mitterteich	121.—	88.88 » » »	127.98
Lauf	120.50	88.58 » » »	127.55
Heufeld	120.50	75.98 » » »	109.41
Oltenssoos	120.—	88.18 » » »	126.97

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Günzach	120.00	88.18 kr d. n.	126.97
Eichstädt	119.50	87.88 » » »	126.54
Hersbruck	119.00	87.48 » » »	126.07
Donauwörth	118.50	87.18 » » »	125.63
Furth am Walde	118.50	87.48 » » »	126.07
Waldnrab	117.00	86.08 » » »	125.05
Cham	116.50	85.78 » » »	123.52
Kaufbeuren	116.50	85.78 » » »	123.52
Ingolstadt	116.00	85.38 » » »	122.94
Weiden	116.00	85.38 » » »	122.94
München	115.00	77.68 » » »	111.85
Bobingen	114.50	84.38 » » »	121.50
Arnberg	113.50	83.68 » » »	120.49
Augsburg	113.00	83.28 » » »	119.92
Landsberg	113.00	83.28 » » »	119.92
Weilheim	112.00	82.58 » » »	118.91
Pfaffenheim	111.50	82.28 » » »	118.48
Freising	110.00	81.18 » » »	116.89
Schwandorf	110.00	81.18 » » »	116.89
Miesbach	108.50	80.18 » » »	115.45
Haidhof	108.00	79.78 » » »	114.88
Holzkirchen	106.00	78.38 » » »	112.86
Kufstein	105.50	78.08 » » »	112.43
Landshut	105.00	77.68 » » »	111.85
München	105.00	77.68 » » »	111.85
Regensburg	104.00	76.98 » » »	110.95
Aibling	102.50	75.98 » » »	109.31
Kolbermoor	101.50	75.28 » » »	108.40
Rosenheim	101.00	74.88 » » »	105.82
Deggendorf	95.50	72.38 » » »	104.22
Plattling	94.00	69.98 » » »	100.77
Mülldorf	93.50	69.68 » » »	100.33
Reichenhall	93.00	68.58 » » »	98.75
Neu-Oetling	91.50	68.28 » » »	98.42
Freilosing	90.00	67.18 » » »	96.73
Vilshofen	90.00	67.18 » » »	96.73

	távolság mértföld	viteldij	vagy o. é. ezüstben krajczár
Salzburg trans.	89.00	64.98 kr d. n.	93.57
Simbach	88.—	64.28 » » »	92.56
Passau	87.—	63.58 » » »	91.55

Ezen összeállításból eléggé kivehetők azon rendkívüli eltérések, melyek ugyanazon távolságnál a különböző irányú szállítás alkalmával mutatkoznak. Hosszasabb tárgyalás helyett csak következőkre utalunk.

Alzey-ba 192.10 mértföldnyi távolságra a magyar hesseni forgalomban tehát Prága-Eger-Weiden-Nürnbergén át, épugy mint a 162.90 mf. távolságra a délnémet forgalomban Simbach-Nördlingen Jagstfeld-Mannheim-on keresztül a díj 120.68 kr, vagy 173.7 kr o. é. ezüst; — nem említve azt, hogy ezen hely felé két és pedig 30 mértföldre különböző távolságot tevő két irány egyenlő díjat követel, a magyar rajnai forgalomban Vingen városába 191.10 mértföldre csak 149.10 krajczár a díj, — és a Sveicz magyar forgalomban Genf-be 187 mértföldnyi távolságban 159.6 kr a viteldij. Darmstadt-ba a délnémet forgalomban (Passau, Fürth Aschaffenburg) 154.18 mf. távolságra 166.16 kr, — és a magyar hesseni forgalomban (Prag, Eger, Nürnberg) 181.30 mértföldre ugyanannyi, míg a délnémet forgalomban Wesserling 179 mértföld mellett 196 krt, Altkirch 178 mfd mellett 195 krt Dieuze 177 mfd mellett 193 kr stb. fizet. — Majnai Frankfurt-ba a délnémet forgalomban a távolság 154 mfd, a magyar hesseniben 181 mfd, minkét esetben a díj 166.16 krajczár vagyis ép annyi mint mennyi Darmstadt-nál említettett. — A figyelmes olvasó összeállításunkból számos ily kivételességet következtethet. —

A stettin-magyar vasuti csatlakozási forgalomban (Posen, Boroszló, Oderberg, Rutka) az 1873. okt. 1-ről kelt különleges díjszabályzat szerint a gabna neműekre mérsékelt díjak alkalmaztatnak; melyeknek ismertetésére szolgáljanak következő példák :

Stettinbe.

Kőbánya	. 130. ₁	mfd.	20.24	ezüst g.	
Czegléd	. 134. ₆	»	21.82	»	»
Debreczen	. { 141. ₈ 149. ₀	»	24.01	»	»
Szeged	. 154. ₆	»	25.54	»	»

E forgalomban a többiek közt feltűnő, hogy a tiszavidéki állomásoktól két irányban, ugyanis vagy Miskolcz és Bánrévén át vagy Kassán át haladhat a szállítmány, így Nyiregyháza-, Szerencs-, Szikszó-, Tokaj-, Ujfehértótól stb., s daczára hogy a két iránynál a távolság 7.₂₀ mfd-dal különbözik, ugyanazon díjak alkalmaztatnak.

Egyébiránt a fön példaul említett állomásokból az osztrák vasuti irányban vonuló szállítmányok hasonlókép ugyanazon díjak alá esnek, daczára annak, hogy onnan a távolságok messzebb esnek. —

A hamburg-stettin-berlini osztrák-magyar vasuti csatlakozási forgalomban (1873. junius 25-diki díjszabályzat szerint) gabna, liszt és üres zsákokért a következő díjak vétetnek vámmázsáinkint ezüst garasban; a szállítás négy irányban halad, ugyanis vagy a) Stadlau, Brünn és Reichenbachon át, vagy b) Stadlau, Znaim, Reichenberg és Görlitzen át, vagy c) Stadlau, Znaim, Lübau és Kohlfurton át, vagy d) Marcheggen és Oderburgon át;

mind a négy irányban

	Hamburgba,	Berlin v. Stettinbe
Tornócz, Galantha, Vágselye, Tar-		
dosked	23.24	19.84
Érsekujvár, Tótmegyer	23.44	19.94
Perbete, Kőbölkut, Eszt. Nána	23.54	20.04
Szobb, Maros, Verőcze	23.64	20.14
Vác	23.74	20.24

az első három irányban

	H.	B. v. St.
Dunakesz, Palota, Pest, Kőbánya	23.74	20.24
Vecsés	24.64	21.14

az első három irányban

	H.	B. v. St.
Üllő	24.84	21.34
Monor	25.14	21.64
Pilis, Alberti, Irsa, Czegléd	25.32	21.82
Nagy-Körös	26.22	22.72
Kecskemét	26.72	23.22
Paks	27.12	23.62
Félegyháza	27.62	24.12
P.-Péteri	28.12	24.62
Kis-Telek	28.32	24.82
Szatymáz	28.64	25.14
Szeged-Szöreg	29.04	25.54
Oroszlámos	29.14	25.64
Valkány	29.24	25.74
Mokrin	29.34	25.84
Kikinda	29.44	25.94
Sz.-Hubert	29.74	26.24
Hatzfeld	29.94	26.44
Gyertyámos	30.24	26.74
Szakkálháza	30.64	27.14
Temesvár	30.74	27.24
Saágh	31.14	27.64
Zsebely	31.44	27.94
Detta	31.84	28.34
Stamora	32.14	28.64
Versicz	32.64	29.14
Jassenova	33.04	29.54
Weiskirchen	33.34	29.84
Báziás	33.54	30.04
Jam	33.54	29.84
Rakasdia	33.64	30.14
Oravicza	33.94	30.44

Feltűnő, hogy a sokkal távolabb fekvő Stettin ugyanazon díjtételben részesül, mint Berlin. Azonkívül ha a szabályszerű díjakat hasonlítjuk össze ezen iránydíjakkal, szembevetendő az előny, mely a külföldi forgalom javára esik; így Czeglédről az osztr. állami vaspálya belforgalmában Aussig-ig

90.8 kr. a viteldíj, holott Berlinig 109.10 kr., tehát csak 19 krral több. —

A porosz-magyar vasuti csatlakozási forgalom Bromberg-, Inowracław-, Oderberg- és Rutkán át 1873. okt. 1-től érvényes Danzig-, Königsberg- és Neufahrwasserba a kassa-oderbergi magyar államvasutak, a tiszavidéki pálya és az alföld-fiumei pálya állomásai közt különleges díjak a következő példákból vehetők ki:

	Neufahrwasser		Danzig		Königsberg	
	mfd.	e. g.	mfd.	e. g.	mfd.	e. g.
Kassa	134. ₈	19.92	133. ₂₅	19.72	150. ₉	21.95
Budapest	145. ₈	20.94	144. ₂₅	20.74	161. ₉	22.97
Kőbánya	145. ₄	20.94	143. ₈₅	20.74	161. ₅	22.97
Szolnok	145. ₉	21.62	144. ₃₅	21.42	162. ₀	23.65
Arad	165. ₉	25.75	164. ₃₅	25.55	182. ₀	27.78
Czegléd	149. ₉	22.57	148. ₃₅	22.37	166. ₀	24.60
Debreczen	157. ₁	24.71	155. ₅₅	24.51	173. ₂	26.74
	164. ₃		162. ₇₅		180. ₄	
N.-Várad	164. ₉	25.64	163. ₃₅	25.44	181. ₀	27.67
	172. ₁		170. ₅₅		188. ₂	
Nyíregyháza	150. ₆	23.73	149. ₀₅	23.53	166. ₇	25.76
	157. ₈		156. ₂₅		173. ₉	
Szeged	169. ₉	27.95	168. ₃₅	27.75	186. ₀	29.98

Itt egyrészt ugyanaz mondható, mi a stettini forgalomról, mint ez Debreczen, Nagy-Várad és Nyíregyháza viteldíjaiból kitűnik; de másrészt a porosz-magyar forgalom viteldíjai olcsóbbak, mint a stettiniéi, amint az abból is kitűnik, hogy a stettini forgalomban Kőbánya 130 mfdnyi távolságban 20.24 ezüst garas stb.; a porosz forgalomban pedig pl. Kassa—Danzig 133.₂₅ mértföld távolságban csak 19.72 garassal szerepel. —

A magyar-siléziai-szász-thüringiai vasuti forgalom az alsó-siléziai marki, a szász állam, a lipcedrezdai és thüringiai vasutak egyrészt, — és másrészt a kassa-oderbergi, a magyar állami, a tiszavidéki és az alföld-fiumei vasut állomásai közt különleges díjakat honosít meg (1873. oct. 1.), melynek ismertetéseül szolgálnak következő példák:

	Chemnitz		Drezda		Lipcsé	
	mfld.	e. g.	mfld.	e. g.	mfld.	e. g.
Kassa	116. ₅	22.40	105. ₇	20.00	121. ₂	21.90
Budapest	127. ₅	23.40	116. ₇	20.50	132. ₂	22.70
Kőbánya	127. ₁	23.42	116. ₃	20.50	131. ₈	22.70
Szolnok	127. ₆	24.02	116. ₈	21.62	132. ₃	23.52
Arad	147. ₆	28.17	136. ₈	25.77	152. ₃	27.67
Czepléd	131. ₆	24.97	120. ₃	22.57	136. ₃	24.47
Debreczen	138. ₈	27.19	128. ₀	24.79	143. ₅	26.69
	146		135. ₂		150. ₇	
N.-Várad	146. ₆	28.04	135. ₈	25.64	151. ₃	27.54
	153. ₈		143		158. ₅	
Nyiregyháza	132. ₃	26.21	121. ₅	23.81	137. ₀	25.71
	139. ₅		128. ₇		144. ₂	
Szeged	151. ₆	27.30	140. ₃	24.90	156	26.90

Feltűnő, hogy Lipcsébe a hosszabb ut mellett is olcsóbb a szállítás, mint Chemnitzbe; egyébiránt még azt is fel kell említeni, hogy Lipcsébe vagy Görlitz-en át közvetlenül lehet szállítani s ez irányban értendő a szállítás a fennebbi táblázatban; de lehet szállítani a Görlitz-Meissen-en át is, ez esetben az ut 5 mértfölddel ugyan rövidebb, de a viteldíj — ha nem is sokkal — mégis 1.0 garassal drágább. —

A felső-sziléziai-magyar vasuti csatlakozási forgalom a felső-sziléziai pálya állomásai és a kassa-oderbergi, magyar állami, tiszavidéki és alföld-fiumei vaspálya állomásai közt különleges díjakat honosított meg gabnára stb. (1873. oct. 1.), melynek ismertetéseül a következő példákat említjük:

	Boroszló		Posen	
	mfld.	e. g.	mfld.	e. g.
Kassa	70	13.20	91. ₆	16.90
Budapest	81	14.40	102. ₉	18.10
Kőbánya	80. ₆	14.40	102. ₅	18.10
Szolnok	81. ₁	15	103. ₀	18.70
Arad	101. ₁	19.13	123. ₀	22.83
Czepléd	85. ₁	15.95	107	19.65
Debreczen	92. ₃	18.09	114. ₂	21.79
	99. ₅		121. ₄	

	Boroszló		Posen	
	mfd.	e. g.	mfd.	e. g.
Nagy-Várad	100. ₁ } 107. ₃ }	19.02	122 } 129. ₂ }	22.72
Nyiregyháza	85. ₈ } 93 }	17.11	107. ₇ } 114. ₉ }	20.81
Szeged	105. ₁	21.33	127	25.03

A déli vaspálya volt azon vasutak egyike, mely a különbözeti díjak megállapításánál legelső vett részt; minek oka abban fekszik, hogy ezen pálya tengeri kikötőt (Triestet) kötött össze egy nagy kereskedelmi várossal (Béccsel), melybe ismét az északi tenger kikötői is hozták áruikat.

És e pálya ellen fordultak legtöbbször panaszszal az egyes érdekelt vidékek, azt állítván, hogy érdekükben a különbözeti díjak által sértetnek. Jelenleg is még sok különbözeti díj honos e pályán, melyek közül a nevezetesebbek következők:

A) Bécs felé szállítva gyógyárúk, cacaobab, illatszerek, kenyér Triestből vagy Fiuméből mázsamértföldenkint 1.7 krnyi díj alá esnek, tehát Triest—Bécs 78.₅ mértföldön 133.45 krajczár a viteldíj, holott a szabályszerinti díj (a III. sorozat szerinti) 78.₅ mértföldre 206 krajczár, és a Triest-bécsi 133.45 krnyi díj, már 50 mértföldnél jár. — Olajok mázsamértföldenkint 1.25 krt fizetnek, tehát Bécsből Triestbe (78.₅ mfdre) 98.12 kr., holott a szabályszerű díj szerint (IX. osztály) e távolságra 100 krajczár járna. — Ezen díj következtében a bécsi piac szemből a pestivel nevezetes előnyben részesül.

B) Ha külföldre vitetik a szesz és bor mázsamértföldenkint 1.25 krt fizet, tehát Budáról Fiuméba (79.₅ mfd) 101 kr., a szabályszerű díj (a VIII. osztály szerint) e távolságra 121 krajczár lenne, és már 66 mértföldnél követelnek 101 krt, — a nyers és finomított cukor mázsamértföldenkint 1 krnyi díjat fizet, tehát Budáról Fiuméba 79.5 krt, különben a VIII. osztály szerint 121 kr. járna, és a 79.5 krnyi díj megfelelne 51.₅ mértföldnek.

C) Bécsbe további rendeltetéssel: a nyers gyapot és

kávét mázsamértföldenkint 1 krajczár, tehát Triestből Bécsbe (78.5 mfd) 78.5 kr., különben a IX. osztály szerint 100 kr. járna és a 78.5 krnyi díj megfelelne 61 mfdnyi utnak.

D) Bécsből egyenes rendeltetéssel Lundenburgból, vagy Grussbachból, vagy e helyeken át:

	Fiumeba		Triestbe	
	k.	sz.	k.	sz.
barchent	89	132	101	135 kr.
tollak	120	201	136	206 »
sörte	120	201	136	206 »
eczet hordókban	106	117	120	120 »
díszárúk	106	201	120	206 »
üvegárúk közönségesek	106	132	120	135 »
haj bármily nemű	120	201	136	206 »

E) Bécsbe St-Pölten-en, Grussbachon vagy Lundenburgon túl való rendeltetéssel:

	Fiumeből		Triestből	
	k.	sz.	k.	sz.
gyógyárúk	120	201	136	206 kr.
festékárúk közönségesek	106	201	120	206 »
fűszerek	89	132	101	135 »
mácsonyák (Karden)	120	201	136	206 »
vetőmagvak	106	201	120	206 »

F) Triestből és Fiumeből Bécsbe a határon túli rendeltetéssel és viszont:

	Fiumeből		Triestből	
	k.	sz.	k.	sz.
papír, aczélarúk, dohány	89	117	101	120 kr.
oly árúk, melyek külön tételekben nem foglaltatnak	120	201	136	206 »

G) Triestből és Fiumeből Bécsbe Passaun kívül más határon át való rendeltetéssel:

	k.		sz.	
	k.	sz.	k.	sz.
gyapot	72	98	81	106 kr.
tajtkő	89	132	101	135 »
kávét, cocusdió és cocusolaj	72	98	81	100 »

	k.	sz.	k.	sz.
colofonium	72	79	81	82 kr.
gubacs, fűszerek, üveg és üveg- árúk	72	132	81	135 »
glaubersó, vallonea, szurok, na- muzsir és soda	72	79	81	82 »
gummi, kender, sajt és olaj	89	98	101	100 »
apró szőlő	89	117	101	120 »
vetőmagvak	89	132	101	135 »

H) Triestből és Fiumeből Bécsbe Salzburgon és Rosenheim-on át az éjszak-tiroli pályára vagy Münchenbe való irányulattal és Passauon át Nürnbergbe vagy Bayreuthbe s azon tovább:

	k.	sz.	k.	sz.
petroleum	72	132	81	135 kr.

I) Bécsből vagy a magyar vonalról Triestbe, Constantinápolyba és Gibraltárba, vagy azon túl:

	k.	sz.
bor	101	120 kr.

A nálunk érvényben álló különbözeti díjak számos előnyös és jótékony hatásuk mellett több tekintetben hátrányosak. — Mindenekelőtt fel kell említeni, hogy a gabna viteldíjak jelenlegi szervezete mellett Budapestnek ugyis hanyatlásban levő gabnakereskedése tökéletesen meg fog szűnni, s legfeljebb a helyi fogyasztás alacsony fokán fog tengeni. — Nem akarjuk állítani, hogy a főváros gabnakereskedésének tagadhatlanul bekövetkezett sülyedését kizárólag a vasuti politika s a dijszabályzati ügy eredményezte; de hogy a decentralisált vasuti rendszer és Budapestnek következetes kerülése újabb vasutaink által a főváros kereskedését nem emelheti, azt mindenki be fogja vallani, mihelyt vasuthálózatunkat egy pillanatra figyelmére méltatja. (Midőn e jelen sorokat irtuk Körösinek az »Ung. Actionär«-ben és »Földmívelési érdekeink«-ben közölt »a pesti gabnakereskedés hanyatlása« czimű cikksorozata még napvilágot nem látott volt, s habár Körösi nézeteit, legalább a multa nézve, osztjuk, mindenben még sem pártolhatjuk eszméit).

Az alföldi pálya a bőtermesű alföld gazdag tömegárúit Villánynál való csatlakozása folytán egyenesen a tengerre viszi; elkerüli tehát a fővárost. A hatvan-miskolczi szárnyvonal kiépítése után a tiszavidéki vaspálya valamennyi állomásaai Oderbergen át gyorsabban és rövidebb idő alatt érkeznek az észak-német gabnapiacokra, mintha Budapestre vinnék előbb áruikat; az észak-keleti vasut hasonlóan arra irányul, hogy az ország egy részéből Budapest kikerülésével a külfölddel közlekedjék.

Ha már magában véve e viszony sok tekintetben káros a főváros kereskedelmére, a gabnakereskedés a főnálló különbözeti díjak által általában elvonatik a fővárostól; a mint ez következő példákból kitűnik: — 10% agiot véve föl a külföldi díjaknál — a viteldíj:

Amsterdamba.

Pestről Amsterdamba, hozzá számítva az elől említett állomástól Pestre szóló díjat: különbség

Kőbányából	161.7 kr.	161.9=158.4+ 3.5
Czeglédről	168.8 »	174.7=158.4+16.3
Szegedről	179.3 »	189.1=158.4+30.7
Valkányról	183.7 »	190.6=158.4+32.2
Hatzfeldről	185.9 »	194.9=158.4+36.5
Temesvárról	187.5 »	199.9=158.4+41.5
Báziásról	202.4 »	209.4=158.4+51

Stettinbe.

Kőbányából	111.2 kr.	114.8=111.3+ 3.5
Vecsésről	116.2 »	117.8=111.3+ 6.5
Üllőről	117.2 »	119.3=111.3+ 8
Monorról	119 »	120.8=111.3+ 9.5
Pilisről	120 »	123.1=111.3+11.8
Albertiről	120 »	124.6=111.3+13.3
Irsáról	120 »	124.6=111.3+13.3
Czeglédről	120 »	127.6=111.3+16.3
Debreczenből	132 »	156.1=111.3+44.8
Szegedről	140.4 »	142.0=111.3+30.7

Valkányról	141.5 »	$143.5 = 111.3 + 32.2$
Hatzfeldről	146.5 »	$147.8 = 111.3 + 36.5$
Temesvárról	150.9 »	$152.8 = 111.3 + 41.5$

Danzigba.

Budapestről	114 kr.	
Kőbányából	114 »	$114 + 3.5 = 117.5$
Szolnokról	117.8 »	$114 + 18.8 = 132.8$
Aradról	140.5 »	$114 + 47.5 = 161.5$
Czeglédről	123 »	$114 + 16.3 = 130.3$
Debreczenből	134.8 »	$114 + 44.8 = 158.8$
Nagy-Váradról	139.9 »	$114 + 46.9 = 160.9$
Nyiregyházáról	129.4 »	$114 + 47.2 = 161.6$

Lipcsére.

Budapestről	124.8 kr.	
Kőbányából	124.8 »	$124.8 + 3.5 = 128.3$
Szolnokról	129.3 »	$124.8 + 18.8 = 143.6$
Aradról	152.1 »	$124.8 + 47.5 = 172.3$
Czeglédről	134.5 »	$124.8 + 16.3 = 141.1$
Debreczenből	146.7 »	$124.8 + 44.8 = 169.6$
Nagy-Váradról	151.4 »	$124.8 + 46.9 = 171.7$
Nyiregyházáról	141.4 »	$124.8 + 47.2 = 172.0$
Szegedről	147.9 »	$124.8 + 30.7 = 155.5$

Boroszlóba.

Budapestről	79.2 kr.	
Kőbányából	79.2 »	$79.2 + 3.5 = 82.7$
Szolnokról	82.5 »	$79.2 + 18.8 = 98.0$
Aradról	105.2 »	$79.2 + 47.5 = 126.7$
Czeglédről	87.7 »	$79.2 + 16.3 = 95.5$
Debreczenből	99.4 »	$79.2 + 44.8 = 124.0$
Nagy-Váradról	104.6 »	$79.2 + 46.9 = 126.1$
Nyiregyházáról	94.1 »	$79.2 + 47.2 = 126.4$

Már magában véve a szállítás is hátrányára van a fővárosi gabnapiacznak, nem is említve, mennyivel drágul meg az

árú kellő közraktárak hiányában a le- és ismételi felrakás, a városi illetékek és számos a fővárosban előforduló költségek következtében, és bátran lehet állítani, hogy ha Pestnek tözsdéje nem lett volna, ha Budapesten nagyobb malomipar nem fejlődött volna, és ha a közgazdaságban is érvényre jutó megszokottság nem jelentkezett volna, Pest mint gabnapiacz már nem léteznék; koránsem akarunk jós tehetségre igényt tartani, de annyit mindenesetre bátran állíthatunk, hogy Pest mint gabnapiacz a legközelebbi időben meg fog szünni létezni.

Lehetnek talán többen, kik a vasuti tarifák megváltoztatásában sikeres eszközt vélhetnek föltalálni a most jelzett elég kellemetlen viszony megszüntetésére, és azt fognák követelni, hogy a vasutak a fenálló különbözeti viteldíjakat akkép módosítsák, hogy a Budapesten megszakasztott forgalom legalább annyiba kerüljön, mint a közvetlen szállítás. Megengedjük, hogy a viteldíjkezdvmény Budapest számára előnyös lehet, de ha szabad tudományos müben meggyőződésről szólni, meggyőződésünk azt sugalja, hogy a vasutak részéről nyújtható legnagyobb kedvezmény mellett sem fog Budapest jövőben raktározási gabnapiacz lenni. Budapest legalább a nagykereskedés számára nem fog többé gabnát készletben tartani, mert a város kereskedése sokkal drágább, semhogy a külföldi piacra elég olcsó gabnát juttatthatna.

Talán célunkkal ellenkezőnek látszik, ha Budapestnek, mint gabnapiacznak jövőjével foglalkozunk, de miután a vasuti viteldíjak mikénti módosítása iránt csak akkor adhatunk javaslatot, ha tudjuk a czélt, melynek elérése végett szükséges a módosítás: továbbra is bele kell bocsátkoznunk ezen tárgy vizsgálatába. Budapesten nem is említve a jelenleg fenálló, valóban nagy városhoz nem méltó, a kereskedést előbb-utóbb tönkre juttató illetékeket, a gabnakereskedés számos akadályba ütközik, ezek közt talán elég a nagy munkabért és a drága raktárakat fölemlíteni. Ez jövőre nézve sem lesz máskép. Azon vidékek, melyek az állampályák éjszaki vonalának és a kassa-oderbergi vasut segélyével közelebb fekszenek a külföldhöz, mint Budapest, az eddigi vasut-politika folytán természetesen közvetlenül a külföldre fognak szállítani, s itt alig lehet követelni, hogy ezekre nézve is a központ Pest legyen; szint-

ugy vagyunk azon vidékekkel, melyek a Dunántúl fekszenek s a déli vasut által a tenger felé vitetnek, valamint Horvát-szlavonország gabnatermő vidékeivel, továbbá a vágvölgygyel és az ország nyugot-éjszaki részével, mely gabnáját már jelenleg is Tornócza hozza a külföldre való rendeltetéssel. Mindezen vidékeket levonva, a legjobb esetben is nagyon csekély rész marad, melyek termését talán kényszeríteni lehetne Budapestre. De ugy hisszük, a czélt, Budapestet a gabnakereskedés székhelyévé tenni elérhetjük a nélkül, hogy erőszakot kellene követnünk a közgazdaságban is oly jótékony szabadságon; s e czélból a közraktárak országos szervezetét találjuk czélszerűnek, mint azt Schmithmann egy röpiratban hazánk szempontjából vázolta. A nevezetesebb gabnatermelő helyeken közraktárak, — természetesen a szükséglethez képest s aránylag kevés költséggel — valamint Budapesten is talán a főváros segélyzése mellett közraktárak állítandók föl; e raktárak mind egymással összeköttetésben állnak s Budapest által kormányoztatnak, ugy hogy a külföld a budapesti piacchoz fordul megrendeléseivel, e piacon az igazgatóság tudja hol és mennyi készlet van az ország közraktáraiban s a lehető legalkalmasabb helyről fogja azután a megrendelést kielégíteni.

Ha ily módon a budapesti kereskedés intézővé tétetik, nem csak nem fog veszteni a főváros kereskedelmi jellegében, hanem ellenkezőleg ekkor leend csak tulajdonkép a terménykereskedés oly állapotban, hogy a külföld kívánatainak mindenkép eleget tehessen, holott jelenleg gyakran megtörténik az eset, hogy piaczi készlet hiányában magának a külföldnek kell a vidéki piacokhoz fordulni.

A gabnakereskedés szempontjából az említettek után a különbözőzeti viteldíjak magukban véve nem segíthetnének a már is hanyatlott budapesti piacznak s azért módosításuk céljából nem is szükség gondoskodni, mert úgy mint jelenleg áll a kereskedés, a megszakasztott forgalom melletti magasabb viteldij leszállítása sem háritja el a még fönmaradó más akadályokat, melyek a kereskedésre sokkal súlyosabban nehezednek, mint a viteldíjak különfélesége. Egyébiránt a kormány fölszólítására a vasutak alig lesznek az ellen, hogy a megszakasztott forgalom számára a budapesti piac javára ugyan-

azon díjakat nyujtsák, melyeket a közvetlen forgalom élvez miután részükre a fővárosi piaczhasonlókép számos előnyöket nyujt.

A gabnakereskedésnél vasuti viteldijak tekintetében gyakran fölhozatik az, hogy Budapest Bécs hátrányára kedvezőtlenebb díjakban részesítettik. Ezen gyanakodó nézet nem alapos, sőt vasuti szempontból jelenleg már nem is bír valószínű alappal, mióta az osztrák államvaspálya Bécs-brünni vonala által közvetlenül saját pályáján haladhat Bodenbachig, sokkal nagyobb érdeke van abban, hogy a forgalmat egész vonalán, tehát Bodenbachig nyerje meg, semhogy Bécsben megszakítva azt Bécsbe szorítsa s ott ismét fölvegye a szállítmányokat további kezelés végett. Nagyban és egészben nem is találunk nagy eltérésekre, s a melyek mutatkoznak inkább a véletlennek s nem a szándékosságnak tulajdonítandók. Sőt legtöbb esetben Pest határozott előnyben van Bécs felett, így (ismét 10%-os ezüst agiot véve föl a külföldi díjaknál)

Pest-Berlin 111.3 kr.

Bécs-Berlin 93.5 kr. termelési állomástól
Szegedet véve lesz Szeged-Pest 30.7 kr.

Szeged-Bécs 63.5 kr.

Együtt tehát Szeged-Pest-Berlin 140 kr.

holott Szeged-Bécs-Berlin 156 kr., tehát semmi előny a Bécsben megszakasztott forgalomra.

A különbözeti díjak legnagyobb visszaságuak a déli pálya tarifáiban.

Az e pályán szokásos különbözeti díjak mindenekelőtt határozottan a bécsi irány javára szolgálnak; jelesül Triesztból és Fiuméből Bécs felé a viteldijak aránytalanul olcsóbbak, mint a Budafelé való iránynál. Magában véve talán jelenleg ez még közgazdaságunkra nézve nem nagy hátrány, s ez iránydíj alapja teljesen igazolt, miután ép ez irányban jutott érvényre az éjszakkémeti tengeri kikötőknek s az adriai tengernek, jelesül Triesztnek versenye, melyből Trieszt csak úgy nyerhetett előnyt, ha a déli vasutársaság kedvezményezett viteldijakat kínál. Minél teljesebb lesz azonban Magyarország hálózata és minél közvetlenebb összekötetésbe jut Budapest a kassa-oderbergi vonal által az éjszakai kikötőkkel, végül ha

egyszer Buda és Pest vasuti hid által össze leendő kötve s így az adriai tenger kikötői, jelesül az oly drága Fiume, Budapesten át közlekedhetik azon piacokkal, melyek jelenleg nagyobbra Hamburg, Brema és más éjszaki kikötők részéről láttatnak el tengerentúli czikkekkal: — mindenesetre a déli vasutnak a bécsi iránynak szerföldről legyezése a magyar forgalomnak és Fiumének hátrányára leendő. A főnebb közlött példák ből kivethető, hogy a bécsi irány jelenleg legrosszabb esetben is majdnem 100%-nyi előnyt élvez; ily különféleség mellett verseny nem fejlődhetik ki.

E körülmény a jövőre nézve nagy figyelmet érdemel. Összes tevékenységünk főképen ismét újabb időben egy tengeri kikötőnek nagyra emelésére irányult. Nem akarjuk ezuttal vitatni, helyes volt-e azon pazar bőkezűség, melylyel Fiume emelése végett milliókat szavaztunk meg; — nem akarjuk fessegetni azon kérdést sem, vajjon Fiume általában versenyezhet-e Trieszttel, s vajjon általában Trieszt és Fiume az adriai tenger olasz kikötői mellett, főképen Brindisi mellett nagy jövőre tehet-e szert: annyi kétséget sem szenved, hogy újabb időben vasuthálózatunkat az Ádria felé irányítottuk. Az alföld-fiumei vasut célja: Fiume, a zánkány-zágrábi vasut, a károlyvár-fiumei mind az adriai tenger felé vonzza a közlekedést. Ily vasuthálózat és politika mellett nem lehet közönyös a bécsi iránydíj, mert megtartása és a budai irány figyelmen kívül hagyása a magyar közlekedési hálózatnak pangását vonná maga után. Meglehet maga a déli vasutársaság a budai irányt is ugyanazon előnyökben részesíteti, ha a vauti összeköttetési hid a budai részen levő vasutakat a pesti részen levőkkel egyesíti; mert saját érdekében is áll magyar vonalát lehetőleg emelni: — de mindenesetre figyelemmel kell lenni e körülményre, ha általában közlekedésügyünk s forgalmunk gyors kifejlődését óhajtjuk.

Ha a most említett körülmény csak jövőben fenyeget veszélyekkel, vannak viszonyok, melyeknél a déli vasut különbözőzeti díjainak káros hatását már jelenleg is érezzük. A déli vasutársaság a vasuti hálózat külön részeibe úgy be van ékelve, hogy a versenyzés a déli vasut fővonalával majdnem lehetetlen. Budáról Kanizsán Pragerhofon és Steinbrückön át Fiu-

mébe folytonosan a déli vasut vonalán haladva 79.5 mértföld^{ny} uton jutunk az ország szívéből az Ádriára. E vonalra kény szeríti a déli vasut a forgalmat, daczára annak, hogy rövidebb vonal áll a forgalom rendelkezésére. Ugyanis a károlyvár-fiumei vonal megnyitása által Buda-Zákány (33 mfd.) Zákány-Zágráb (13.5 mfd.) Zágráb-Károlyváros (7 mfd.) Károlyváros-Fiume ($22\frac{1}{8}$ mfd.) Budáról Fiume $75\frac{5}{8}$ mértföld, tehát majdnem három mértfölddel rövidebb mint a Buda-Steinbrück-fiumei vonal. Ezen irány nagyobb része t. i. Buda-Zákány (33 mfd) és Zágráb-Károlyváros (7 mfd.) a déli vasut kezében van, mely ezen irány felé, azaz Zágrábig, illetőleg Károlyvárosig díjkezdvezményeket korántsem nyújt; ugy hogy a hosszabb steinbrückeni vonal Budáról tetemesen olcsóbb (bizonyos árukra nézve) mint a károlyvárosi.

De nem csak ez irányban, hanem más irányokban is saját vonalára készíti a forgalmat a déli pálya. Az alföldi vasut mely Villánynál a mohács-pécsi vasuthoz s azután a a pécs-barcsi vasut által a délivasuthoz csatlakozik, hogy végül Zákányban két irány felé vihesse ki az Ádriára szállítmányait, Zákánytól a hosszabb vonalon Steinbrückön át Fiumébe 50 mértföldön, holott Károlyvároson át $42\frac{5}{8}$ mértföldön jut Fiumébe.

A rövidebb magyar vonal mindazáltal koránsem szolgál az alföldi vasut előnyére, miután a déli vasut egyedül saját vonalaira nyújt különbözeti díjakat, az alföldi vasut melletti vidékek terményei számára közvetlen díjakat csakis a saját vonalainál való szállításra enged.

Hasonló viszonyok mutatkoznak Sziszek kiviteli piacz helyzeténél is. Sziszek-Fiume-Steinbrückön át 42.5 mértföld, Károlyvároson át csak $37\frac{1}{8}$ mfd., az utóbbi vonal csak részben a déli vasut vonala s így természetes, hogy e nagyjelentőségű kereskedelmi helynek kivitelét olcsóbb díjak által a saját hosszabb pályájára fogja terelni és tereli is.

Első pillanatra egészen közönyösnek látszik — legalább a kereskedelemre nézve — valjon a forgalom a hosszabb vonalon vagy a rövidebben halad, — csak legyen a szállítás olcsó, ha mindjárt a hosszabb vonalon is, miután a jelen esetben 3—6 mértföldnyi különbségnél idővesztesség nem jöhet még

szóba. Közelebbről vizsgálva mindazáltal a déli vasuttársaság iránydíjai, és egész politikája Magyarország szempontjából nagy veszélyekkel fenyeget, s e veszély abban rejlik, hogy a) a magyar vasuti vonalok jövedelmezőségét, majdnem semmire reducálja és b) Fiume emelkedését lehetetlenné teszi.

A Zákány-zágrábi vasuti vonal tudvalevőleg a legkevesebbet jövedelmező vonal a magyar birodalomban; igaz, eddig nem volt lehetőség e vonal kibányászására, mert Károlyvárosig lehetett csak közlekedni s a forgalom így kellő végpontot nem talált.

Ámde a Károlyvár-fiumei vonal megnyilta sem segíthet a vonalon, mivel ép Fiuméből a hosszabb steinbrückeni vonal halad egyrészt Budára, másrészt csatlakozik a pécs-baresi és pécs-mohácsi vonalokon az alföldi pályához. A déli pálya saját hosszabb vonalán természetesen iránydíjakat enged, az alföldi vasutal pedig már előbb létesített csatlakozási forgalmat, mely számára a forgalmat a steinbrückeni irányra nézve biztosítja.

E körülményekből világos, hogy a rövidebb s magyar vonalú zákány-károlyvárosi irányt sem Buda sem Villány (vagy más alföldi állomás) nem használandja, hacsak pusztá hazafiságból — mely ez esetben különczkedésnél egyébnek nem tekinthető — a földadónál a drágább szállítást határozottan ki nem köti. A magyar vonalok ennél fogva jövedelmezőségükben a bares-zákányi és zágráb-károlyvárosi vonalok által ugy szólnak teljesen meg bénítva.

A másik hátrány, mely a déli vasut különbözeti díjai által előidéztetik az, hogy Fiume nem emelkedhetik kellő mérvben. Első pillanatra különösnek tűnhetik ezen állítás, — ámde azt lehet mondani a dolog természete, okvetlenül szembeszökik, mihelyt a helyzetet közelebbről vizsgáljuk. Triesztbe vagy Fiuméba a déli vasut egyenlő díjakat szed, dacára annak, hogy a triesti vonal 2 mértföldnél hosszabb mint a fiumei.

Triesztben régi idő óta összetömegesül a kereskedelmi és üzleti világ; ott a hajók minden világrészből nagy számban tartózkodnak, mert Triest kereskedelme évek óta rendelésze vidékekről árukat és a hajók tudják, hogy itt visszakománnyra könnyen szert tehetnek. Mindezen előnyökkel Fiume

nem dicsekedhetik. Kereskedelmi házakkal nem bir, mindeddig el levén zárva az ország bensejétől, ki- és beviteli forgalma nem volt nagy, külföldi hajó, főkép távolabb vidékekről csak ritkán jelenik meg, és a hajók, melyek kikötőjében fekszenek, többnyire fiumei hajótulajdonosok hajói, kik e hajókkal más földeken szoktak kereskedelmet, illetőleg hajózást űzni.

Ily viszonyok közt ismét csak tiszta hazafiságból lehet föltenni azt, hogy a kereskedő az ország belsejéből hajóra rendelt áruját közvetlenül Fiumébe s nem Triestbe szállítsa. Fiumébe, hol nem áll annyi hajó rendelkezésére, sőt hol talán hosszú ideig kell várnia vagy talán épen Triestből oda rendelni oly hajót, melyen a küldemény az illető helyre szállíttassék. Fiume egyedül a természettől kapta adományait; kikötője — ha ama milliók nem is fektettetnek beléje — pompás, közelebb fekszik hazánk áldottabb vidékeihez; — csak az emberi intézkedés hiánya, illetőleg Triest túlságos előnyben részesztetése szorítá háttérbe kikötőnket, melyet emelni s lehetőleg nagyra növesztetni, csak úgy lehet, ha a természetes helyzetének megfelelő előnyökben részesíttetik. Ha a rövidebb vonalon olcsóbb díjak mellett lehetne szállítani, akkor legalább a kivitel nagy része Fiume számára biztosítva volna; s ha ez biztosítva van, lassankint a bevitel is e vonalra tereltetnék, és Fiume kikötőjében is oly árbo cz-erdő volna szemlélhető, milyennel Triestnek természettől rosz kikötője jelenleg dicsekszik.

Magyarország érdeke hangosan követeli, hogy a most jelzett helyzet megváltoztassék. Itt mutatkozik a különbözeti díjak hátránya leginkább s talán egyedül kirívóan. És ép itt fölötte nehéz a bajon segíteni. Itt az egyedüli gyökeres gyógyszer a déli vasut magyar pályáinak megváltása s állami pályákká átalakítása, sőt maga a zágráb-károlyvárosi és zánkánybarcsi vonalak megvétele is már tetemes előnyökkel kínálkoznék, mert legalább az alföld fiumei pálya állomásait és Sziszeket biztosítaná Fiume számára. Mily módon történjék a megváltás, az a jelen értekezés keretébe nem tartozik; — e helyütt csak azon nézetnek adunk kifejezést, hogy a déli vasut különbözeti díjai ellen nincs más óvszer, mint a déli vasut vonalainak kisajátítása.

Lényegben a különbözeti díjak a most említett kivétel-
 lel az ország közgazdasági viszonyára hátrányokkal jelenleg
 nincsenek; ha mindazáltal egyes esetekben mégis visszásságok
 mutatkoznának, általában nem lehetne más elveket alkalmaz-
 ni, mint melyeket az előbbi fejezetben részleteztünk, s azt
 hisszük, hogy a különbözeti díjak hátrányai ily módon nálunk
 is mellőzhetők s a vasuti díjpolitikának ezoldalú visszásságai
 ekkép megszüntethetők; és a vasutak a közgazdaság előnyé-
 re szabadságukban túlságig gátolva nem lesznek.

A jelen értekezésnél használt segéd-
 források.

Die Tarife der k.k. priv. Südbahngesellschaft. Wien, 1864.
 Die Eisenbahnen und der Tarif in Österreich. Wien, 1867.
 J. Schreiber: Die Reform der Concessions-Gütertariffe
 der österreich-ungarischen Bahnen. Wien, 1871.

F. Schüler: Die Tarife in ihren Beziehungen zum
 Concessionswesen der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn
 Wien, 1870.

Die Kohlen-Tarife und die Südbahn. Laibach, 1863.
 Westphalen: Über Güterbewegung auf Eisenbahnen.
 1870.

Michaelis: Die Differentialtariffe der Eisenbahnen 1864.
 Perrot F: Die Anwendung des Penny-Porto-Systems
 auf den Eisenbahntarif und das Packet Porto. Rostock 1872.
 Dorn A. Balmtarif-Studien. Pest, 1870.

David Maurice: Le transport des marchandises par
 chemin de fer remis a l'industrie privée. Lausanne, 1871.

Marqufooy Gustave: La réforme des tarifs de chemins
 de fer et les compagnies. Paris, 1864.

Marqufooy Gustave: De l'abaissement des tarifs de che-
 mins de fer en France. Paris, 1863.

Reitzenstein: Die Gütertarife der Eisenbahnen. Ber-
 lin, 1874.

Kohn: Eisenbahn-Jahrbuch legujabb folyamai.

Schüller Sigmund: Versuch einer vergleichenden gra-
 fischen Statistik der öst. ung. Eisenbahnen. Wien, 1871.



ÉRTEKEZÉSEK

a társadalmi tudományok köréből.

Első kötet. 1867—1870.

I. Szám. Az uzsora törvényekről. Szinovácz György-től. 1867. 17 l.	Ára 12 kr.
II. Szám. A magyar mezőgazdaság. Keleti Károlytól. 1867. 19 l.	12 kr.
III. Szám. A nemzet szellemi élete a párisi kiállításon. Dr. Konek Sándortól. 1868. 42 l.	30 kr.
IV. Szám. A magyar Korona országainak legújabb népesedési mozgalmai. Dr. Konek Sándortól. 1868. 52 l.	35 kr.
V. Szám. Jogtudomány s nemzetgazdaságtan. Kautz Gyulától. 1868. 38 l.	25 kr.
VI. Szám. A statistika hivatalos és tudományos művelése. Keleti Károlytól. 1868. 41 l.	30 kr.
VII. Szám. A római jog s az újabbkori jogfejlődés. Pulszky Ágostontól. 1869. 27 l.	20 kr.
VIII. Szám. Gaius. Rentmeister Antaltól. 1869. 116 l.	70 kr.
IX. Szám. Zádor György magyar akadémiai tag emlékezete. Tóth Lőrincztől. 1869. 26 l.	25 kr.
X. Szám. A törvénykezés reformja. Ökröss Bálinttól. 1869. 18 l.	25 kr.
XI. Szám. A büntetés rendszerről általában, különösen a halálbüntetésről Poroszországban. Csatskó Imrétől. 1870. 26 l.	25 kr.
XII. Szám. A bírósági szervezet, különösen a bíróságok megalakulása. Baintner Jánostól. 1870. 37 l.	25 kr.

Második kötet. 1870—1872.

I. Szám. A fogyasztási egyletek. Dr. Vécsey Tamástól. 1870. 59 l.	40 kr.
II. Szám. Az emberi öntudat jelenfokáról. Dr. Barsi Józseftől. 1870. 27 l.	20 kr.
III. Szám. Kassa város parketkészítése a XV. század kezdetén. Wenzel Gusztávól. 1870. 43 l.	20 kr.
IV. Szám. Emlékezésed Császár Ferencz tiszti tag fölött. Dr. Suhayda Jánostól. 1871. 12 l.	10 kr.
V. Szám. Szemle a magyar jogászgülések munkássága s eredményei felett. Tóth Lőrincztől. 1872. 88 l.	55 kr.
VI. Szám. Modern alkotmányos monarchiai intézmények. Ladányi Gedeontól. 1873. 28 l.	20 kr.
VII. Szám. Emlékezésed Rau Károly Henrik felett. Kautz Gyulától. 1873. 16 l.	10 kr.
VIII. Szám. A nemesség országgyülési fejenként való megjelenésének megszűnése. Hajnik Imrétől. 1873. 18 l.	12 kr.
IX. Szám. A részvénytársulati ügy törvényhozói szempontból. Dr. Matlekovits Sándortól. 1873. 32 l.	20 kr.
X. Szám. Mezőgazdasági statistika a nemzetközi kongresszusokon. Keleti Károlytól. 1874. 32 l.	20 kr.
XI. Szám. A székely kérdés. Galgóczy Károlytól. 1874. 24 l.	15 kr.